SAYI 35 OCAK 2018 FİYAT: 11 TL www.automotorsport.com.tr

auto motor & sport



İlk sürüş **Yeni Dacia Duster**

ayrıca
BMW M5
Volvo XC40
Ford EcoSport
Lexus LS 500h


VW T-Cross


Honda CR-V


Opel Corsa


Ford Focus

2018 yenilikleri

- 150 yeni model
- SUV çılgınlığı devam ediyor


Mercedes-AMG GT4



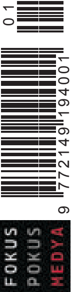
Volvo S60



BMW 3 Serisi

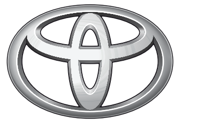
Beklediğiniz otomobillerin Türkiye'ye geliş tarihleri bu takvimde!







SUV karşılaştırması
Audi Q2, Kia Stonic, Seat Arona



TOYOTA

İYİNİN DE İYİSİ

TOYOTA HYBRID



En geniş hibrit model seçeneğine sahip Toyota, 10 milyondan fazla hibrit satışıyla dünyanın geleceğini değiştirdi.

Şimdi sıra Türkiye'de!



QR KODU OKUTUN, HİBRİT TEKNOLOJİSİNİ YAKINDAN TANIYIN.

Yukarıdaki modellerin CO_2 salımı 82-118 gr/km ve birleşik yakıt tüketimi 3,6-5.1 lt/100 km değerleri arasındadır.

toyotahibrit.com

toyota.com.tr

Zamsız hayat

Yeni yıla girerken gün geçmiyor ki bir zam haberi gelmesin. ÖTV, MTV, limonata zammı, Euro kuru derken otomotiv sektörünün de bu zam rüzgârından etkileneceği yani biz müşterilerin zamlı fiyatlarla tanışacağı günler geldi geçiyor bile. Siz bu satırları okurken, 2018 yılında milli piyango size çıkıp da çıldırmadıysanız muhtemelen bizler gibi zamanınızı otomobil fiyatlarına bakarak geçirenlerden olacaksınız ve keşke bu fiyata bu otomobili alsaydım diyenlerden. Çünkü Toyota Türkiye Pazarlama ve Satış A.Ş. CEO'su Ali Haydar Bozkurt'un dediği gibi "Bir daha bu fiyatları göremeyebiliriz." Düşünün tıpkı eskisi gibi otomobilin "sahte" yatırım aracına dönüştüğü günlere geri geldik. 2016 ortasında aldığınız otomobilin artmış olan fiyatına bakıp "kâr ettim" diye düşünürken, olası bir gün aracınızı sattığınızda aynı paraya bir düşük sınıf otomobil alma zorunluluğuyla karşılaşırsanız diye yazıyorum bu satırları. Yani zam kapıdan içeri çoktan girdi bile, ikinci el fiyatları uçtu, Youngtimer denilen orta yaşlı otomobillerin fiyatları el yakar hale geldi. Böyle giderse eski otomobilleri alıp restore edenlerin sayısı artacak.

Hibrit kapanın elinde kalıyor

Yine Toyota Türkiye Pazarlama ve Satış A.Ş. CEO'su Ali Haydar Bozkurt'dan aldığımız duyumlara göre 2018 yine bulutlu geçecek. Ama Toyota'nın adeta bağıra bağıra Türkiye'ye öğrettiği hibritlerin sayısı artacak. Pazardaki tüm hibritlerin yüzde 92'si bu markadan. Türkiye'de üretilen C-HR hibrit adeta kapanın elinde kalıyor ve Toyota Türkiye bile zaman zaman hibrit talebine cevap vermekte zorlanıyor. Satılan her 100 Toyota'dan 13'ü hibrit. Yani Türkiye'de herkes artık hibrit ve elektrikliden bahsediyorsa bunda Bozkurt'un ve markalarının payı büyük.



Volkan Demirkuşak
@vdemirkusak
volkan@automotorsport.com.tr



Yaman Yılmaz
@yaman_yilmaz
@yamanyilmaz
yaman@automotorsport.com.tr

Otomobiller beyaz eşyalara mı dönüşüyor?

Elektrikli otomobiller bir otomobili Ferrari'den bir buzdolabına dönüştürmeye başladı. Şimdilerde Tesla ve BMW i3 gibi sadece birkaç iyi elektrikli otomobil var. Bir otomobilin karakterinin çoğu, homurdanan ve serenat yapan yüksek sıkıştırmalı çok silindirli benzinli makinesinden gelir. Bu nedenle bir dikiş makinesi gibi ses çıkaran bir otomobille heyecanlanmak zordur. Debriyajı yok, vitesi yok, motor sesi yok otomobil kullanmak gitgide ruhsuzlaşıyor. İşin kötü tarafı daha elektrikli araçlara tam alışamamışken şimdi de sürücüsüz araçlar gündeme geldi. Artık Google'ın sürücüsüz otomobil test ettiğini biliyoruz. Diğer üreticiler de otonom makineler konusunda çok heyecanlı. Bunlar arasında çok azı (BMW gibi) otomobillerin sürüş için olduğu fikrine sadık kalıyor. Sürücüsüz otomobiller, kaçınılmaz bir durum gibi görünüyor.

Google yetkilileri "bütün kazalar tek bir nedenden kaynaklanıyor; insanın dikkatinin veya yeteneğinin eksikliğinden" diyor. Ayrıca sürücüsüz araçların tek yararı güvenlik değil.

Otonom sürücüsüz araçlar, birbirine daha yakın seyir edebileceğinden ve "akıllıca" ilerleyeceğinden trafik azalacak. Böylece daha az enerji harcanacak ve araç paylaşımı ihtimalleriyle, toplam araç sayısı düşecek.

Otomobillerin yüzde 96'sı çoğu zaman park halinde ve şehirlerin görünümünü mahvediyor. İşe gittikten sonra otomobilinizle vedalaşırsınız ve otomobil eve kendi döner. Böylece ailenin diğer üyeleri veya arkadaşlarınız onu kullanabilir. Bunun yararlarını düşünsenize...

Otomobil üreticilerinin daha az otomobil fikrini yararlı görecekleri tartışılır. Otonom araçlar en ileri ulaşım araçları olacak gibi görünüyor. Beni nereye istersem, ne zaman istersem, kiminle istersem, internete bağlı şekilde, dünyayla iletişim halinde götürecek. iPhone ile i3 arasında bir şey, iAuto belki de.

Bütün bunların sonucunda belki de eski stil sürüş keyfine odaklanan otomobiller sadece özel anlarda kullanılan araçlara dönüşecek. Transfaragasan veya Stelvio Geçidi'nde, güneş parlarken, motor şarkı söylerken, sizin kontrol ettiğiniz unutulmaz bir yolculuk. Silindirleri, benzini, mekanik sesleri çok seviyorum. Ancak gelecekte ne yazık ki bunlar günlük yolculuklar için değil, özel anlar için var olacak gibi görünüyor. Otomobilin bir eşya değil, bir yol arkadaşı olduğu anlarda...

İçindekiler

Sayı 01/2018



30
İlk sürüş
BMW M5

İLK SÜRÜŞLER VE SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

KARŞILAŞTIRMA VE İNCELEMELER



56
Sürüş İzlenimi
Honda Civic Type R



88
İzlenim
Alfa Romeo 155 DTM

Yenilik

Yeni Mercedes CLS göz kamaştırıyor

Yeni Mercedes CLS, Mercedes-Benz'in yeni tasarım dilinin ilk modeli olarak karşımıza çıkıyor. Bu yeni tasarım diline baktığımızda çizgilerin azaltıldığı göze çarpıyor. Diğer özellikler arasında geniş, düşük farlar ve iki parçalı kuyruk şeklinde stop lambaları bulunuyor. CLS, dizel ve benzinli olarak yepyeni motorlara da sahip olacak. Mercedes-Benz, CLS ile birlikte, 2003 yılında bir coupe'nin şıklığını ve dinamizmini, bir sedanın konforu ve işlevselliği ile birleştiren yeni bir araç segmenti yarattı. Otomobilin üçüncü jenerasyonu, karizmasını ve benzersiz karakterini şimdiye dek hiç olmadığı kadar farklı bir görünümle gözler önüne seriyor. Yeni CLS'nin Cd değeri 0.26 ve bu da olağanüstü bir aerodinamiği işaret ediyor. Motor seçeneklerinin ilkini oluşturan CLS 350 d 4Matic, 286 HP güce sahip. CLS 400 d 4Matic'de ise güç 340 HP'ye yükseliyor fakat ortalama yakıt tüketimi 5.6 lt/100 km ile aynı kalıyor. CLS 450 4Matic 367 HP gücünde ama anlık olarak kullanabileceğiniz 22 HP'yi de saklı tutuyor. Kısaca otomobilin toplam gücü 389 HP'ye ulaşıyor. CLS 450'nin ortalama yakıt tüketimi ise 7.5 lt/100 km olarak veriliyor. Sportif CLS, konforlu olmayı da başarıyor. Air Body Control sayesinde bulutların üstünde duygusuyla seyahat etmek mümkün. Yeni CLS'de Mercedes-Benz'in en son nesil bilgi-eğlence sistemi bulunuyor. Bu sistemde akıllı telefonlar için bağlantı ve kablosuz şarj özelliği de mevcut. Orta konsoldaki dokunmatik yüzey çok sayıda konfor fonksiyonunu ve ayar seçeneklerini barındırıyor.





Yeni CLS'nin iç mekânı, S-Serisi'nden izler taşıyor









Yenilik

Yeni Jeep Cherokee Detroit'i bekliyor


Eleştiri konusu olan ayrık far tasarımı yeni nesilde artık kullanılmayacak





Fiat Chrysler grubu, önümüzdeki ay 2018 Detroit Otomobil Fuarı'nda Jeep Cherokee'nin yenilenmiş halini tanıtacağını açıkladı. Şirket tarafından ayrıntılı bilgi verilmemiş olmakla birlikte, basınla paylaşılan dört fotoğraftan otomobilin daha dinamik bir görünüme kavuştuğu anlaşılıyor.

Jeep, mevcut Cherokee modelini 2013 yılında, eski dayanıklı versiyonuna kıyasla daha crossover formuna yakın bir görünümle tanıtılmıştı. Cherokee bu haliyle off-road tutkunu hayranlarını hayal kırıklığına uğratmasına rağmen, yerini aldığı Liberty modelinin satışlarını kabaca ikiye katlamıştı. 2001 ve 2013 yılları arasında satılan Liberty'nin Amerika'daki yıllık ortalama satış adetleri 100 bin adedi bulamazken, Cherokee 2014 ve 2016 yıllar arasında yıllık 200 bin adedi geçmişti.

Ayrık ön far tasarımının değiştiği yeni Cherokee'de motor ve aktarım organları gibi teknik özellik detayları 16 Ocak'ta Detroit'te açıklanacak.

Haber

Renault yeni 1.3 lt'lik motorunu tanıttı

Renault, partnerleri Nissan ve Mercedes ile birlikte geliştirdiği, yeni direkt enjeksiyonlu ve turbo beslemeli benzinli motorunu tanıttı. 1.3 litrelik motorun üç farklı güç seçeneği sunuluyor.

Yeni motor ilk kez önümüzdeki günlerde Scenic ve Grand Scenic modelinde, TCe 115 HP manuel şanzımanlı, TCe 140 HP manuel şanzımanlı ve 160 HP manuel ve EDC şanzımanlı seçenekler ile sunulacak. Ayrıca aynı motoru senenin ilerleyen zamanlarında diğer Renault modellerinde de göreceğiz. "Alliance Global's"'dan Philppe Brunet, yeni Energy TCe 140 motorun, Energy TCe 130 motoru ile kıyaslandığında da 35 Nm'lik ekstra torku, 1500-3500 d/d aralığında sunacağını belirtiyor.

Yeni motor, Nissan GT-R'da kullanılan silindir kaplama teknolojisine sahip olacak. Bu teknoloji sayesinde ısı transferi optimize edilip, sürtünme azaltılarak motor verimliliğinin artırılması sağlanmış. Renault, yeni güç ünitesinin düşük devirlerde daha fazla tork sunmasının yanı sıra, yüksek devirlerde de daha doğrusal bir tork sunacağını ve böylece sürüş konforunun artacağını iddia ediyor.



Yenilik

Bugüne kadar üretilen en güçlü McLaren

McLaren uzun zamandır merakla beklenen hyper-car modelini nihayet tanıttı. Markanın Formula 1 serüveninde sayısız başarılara imza attıran Ayrton Senna'nın ismini taşıyan araç, bu zamana kadar üretilen en güçlü seri üretim McLaren olma özelliği taşıyacak.McLaren Senna, 720S'in platformundan yükseliyor ve bu sayede ultra hafif bir şasiye sahip. McLaren 720S'den 220 kilogram daha hafif olan Senna sadece 1198 kilogram ağırlığında.

Tasarım olarak oldukça sıradışı duran Senna, aerodinamik olarak da McLaren'in bu zamana kadar ürettiği en iyi otomobil olma iddiasını taşıyor. Senna'nın kalbinde ise 4.0 litrelik çift turbolu bir V8 bulunuyor. Yedi ileri çift kavramlı şanzıman ile gücünü arka tekerleklere aktaran Senna, 800 HP güç ve 800 Nm tork değerlerine sahip. 0'dan 100 km/s hıza sadece 2.5 saniyede ulaşacak olan Senna'nın maksimum hızı ise 320 km/s'de sınırlandırılmış.



Senna'nın tasarımına verilecek tepkiler muhakkak kişiden kişiye çok farklılık gösterecek. Kimi çok beğenecek, kimi nefret edecek

Aksesuar

Zamanı gösteren ilk sanat eseri

Hublot, dünyanın en çok kazanan modern sanatçısı Fransız Richard Orlinski tarafından işlenen yeni Classic Fusion modelini sunuyor.
İsviçreli saat üreticisi Hublot ve Richard Orlinski, sanatçının grafik dünyasına yeni bir hayat getiren Classic Fusion Aerofusion Chronograph Orlinski'yi yaratmak için uzmanlık alanlarını birleştiriyor.

Saat, açılarla ve yansımalarla oynayan yepyeni bir tasarıma sahip. Kasadan bezele, butonlardan ibrelere, saatin dış kısımları ve elmas kesim yüzeyleri birbirini yansıtıyor.



Yenilik

Volkswagen yeni Polo GTI R5'i tanıttı


Polo GTI R5, ralli parkurlarına oldukça iddialı bir giriş yapmaya hazırlanıyor



Volkswagen R5 sınıfında yer alan Citroen DS3 R5, Ford Fiesta R5 ve Skoda Fabia R5'in rakibi olacak olan Polo GTI R5'i İspanya'da tanıttı.

Yeni Polo'nun sokak versiyonunundan evrilen ralli otomobili, üstünde yer alan body kit sayesinde çok daha agresif bir görünüme kavuşmuş. Kabin içerisinde de roll cage ve diğer güvenlik ekipmanları yer alıyor. Kaputun altında 1.6 litrelik dört silindirli turbo motor bulunuyor. Bu motor 272 HP güç ve 400 Nm'lik torkuyla dikkatleri üzerine çekiyor. Beş ileri sıralı şanzıman aracın gücünü dört tekerleğe birden dağıtıyor. 1320 kilogram ağırlığa sahip Polo GTI R5, 0'dan 100 km/s hıza 4.1 saniyede ulaşıyor.

Eğer her şey planlandığı gibi giderse yeni Polo GTI R5'i 2018 sezonunda izleyebileceğiz.

Yenilik

Juke gitti Kicks geldi

Hızla büyüyen SUV sınıfının iddialı markalarından biri olan Nissan, altıncı SUV modeli Kicks'i, Juke'un yerine konumlandıracak. Avrupa pazarında yine Juke ismiyle satılıp satılmayacağı ise henüz netlik kazanmadı. Juke'a oranla daha sade tasarımı olan Kicks, Rogue ve Micra modellerinden tanıdık çizgilere sahip.

Kicks'in kaputunun altında ilk etapta 1.6 litrelik dört silindirli benzinli motor yer alacak. Bu motor 125 HP güç ve 156 Nm tork değerlerine sahip. Nissan'ın Xtronic adını verdiği CVT şanzımanla kombine edilen motor, düşük emisyon değerleriyle de öne çıkıyor. Dört tekerlekten çekiş sisteminin sunulmayacağı Kicks, önden çekişli olarak satılacak.Müşteriler Kicks için yedi farklı gövde rengi seçeneğine sahip olacak. Ayrıca beş de çift renk kombinasyonu sunulacak. Kabinde ise 7.0 inçlik multimedya ekranı Apple CarPlay ve Android Auto desteğine sahip olacak. Ayrıca opsiyonel olarak Bose müzik sistemi de sunulacak.

Bütün Kicks modellerinde otomatik acil fren sisteminin yanında, kör nokta uyarı sistemi ve arka çapraz trafik uyarı sistemleri standart olarak bulunacak.





Haber

Lotus artık Türkiye'de



İngilizlerin efsane spor otomobil markası Lotus, Royal Motors'un distribütörlüğünde Türkiye'de de satılmaya başlıyor. Caddebostan'daki Lotus bayisinde İngiliz markanın yeni modellerini görüp test etme imkânınız bulunuyor. Lotus, ilk olarak Evora 430 modeliyle ülkemize ayak basacak.

Yenilik

İşte karşınızda Lamborghini'nin yeni SUV'u



Urus, daha önce tanıtılan konseptine oldukça benzer bir tasarım çizgisine sahip



Lamborghini'nin resmi olarak tanıttığı Urus'un kalbinde 4.0 litrelik çift turbolu bir V8 motor bulunuyor. 641 HP güç ve 850 Nm tork üreten motor Urus'u 0'dan 100 km/s hıza sadece 3.6 saniyede çıkartabilecek. 0'dan 200 km/s hıza ise 12.8 saniyede ulaşabilen Urus'un, maksimum hızı ise 305 km/s olarak açıklanıyor. İlerki yıllarda modelin bir de plug-in hibrit versiyonu olabilir. Motor gücünü dört tekerleğe sekiz ileri otomatik şanzıman ile ileten aracın ön/arka tork dağılımı ise 40/60. Urus'ta strada, sport, corsa, neve, terra ve sabbia isimli altı adet sürüş modu bulunuyor. Kumda, arazide rahat kullanım için seçebileceğiniz sürüş modlarının yanında pist kullanımları için de bir sürüş modu bulunuyor.



Yenilik

BMW, i8'in üzerini açtı

BMW i8, karbonfiber destekli alüminyum şasi içerisinde yer alan, plug-in hibrit güç aktarma sistemleri gibi temel özelliklerini koruyor. Bununla birlikte pilleri artık daha yüksek kapasiteye sahip ve hibrit sistem daha güçlü. 1.5 litrelik turbo şarjlı, üç silindirli motorun gücü 228 HP'den 231 HP'ye, elektrik motorunun gücü de 131 HP'den 143 HP'ye yükseltilmiş. Toplam 374 HP güce sahip bu ünite i8 Coupe'yi 4.2 saniyede, roadster'ı ise 4.4 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştırıyor. İki versiyonun maksimum hızı da 250 km/s ile sınırlandırılmış durumda.

11.6 kW'lik bataryaları ile i8 artık 105 km/s hıza kadar sadece elektrikle hareket edebiliyor. Bu değer eDrive modunda 121 km/s'ye kadar çıkıyor. Otomobilin tam elektrikli moddaki menzili ise 54 kilometre olarak veriliyor.

Aslında en güzel haber, i8'in artık katlanabilir soft-top ile satın alınabilinecek olması. Bu durumda ufak performans kayıpları ile birlikte arkadaki iki koltuktan da feragat etmek zorunda kalıyorsunuz. i8 Roadster 1595 kg'lik ağırlığı ile coupe versiyonundan 60 kg daha ağır. Bu durum coupe'deki fiber tavan tavanın kullanılamamasından kaynaklanıyor. i8 Roadster'ın tavanı 50 km/s hıza kadar, 15 saniyede açılıp kapanabiliyor. Roadster için süspansiyonu da yeniden ayarlanan otomobilin, yeni jantları da eskisinden daha hafif olacak şekilde imal edilmiş. Henüz fiyatı belli olmayan i8, Los Angeles Otomobil Fuarı'nın hemen ardından satışa sunulacak.



Haber

Şampiyonların fabrikası

Motorsporlarında olağanüstü bir yılı daha tamamlayan Pirelli, küresel rekabette 110'uncu sezonunun finalini İzmit'teki "şampiyonların fabrikasının" kapılarını açarak kutluyor. Türkiye'deki fabrika, Formula 1 haricinde de yarış lastiğini üretiyor.



Pirelli, 2017 yılında iki ve dört çeker araçlara yönelik 460 şampiyonanın tedarikçiliğini üstlendi

Pirelli'nin 1960 yılında İzmit'te kurduğu fabrika, Türkiye'deki ilk lastik üretim tesisiydi. Fabrika, 2007'den bu yana motorsporları için lastik üretiyor ve bu rakam her yıl 403 farklı türde yarış lastiğine ulaşıyor. Fabrikanın 20 bin metrekare büyüklüğündeki ek tesisinde 250'den fazla çalışan sadece yarış lastikleri üretiminde görev yapıyor.

İzmit'teki şampiyonların fabrikası, Pirelli'nin Milano'daki ünlü araştırma ve geliştirme birimiyle birlikte İtalyan şirketinin motorsporları programında çok önemli bir rol oynuyor. Sürekli gelişimden ilham alarak otomotiv üreticileri ve takımlarla yakın işbirliği içinde çalışan Pirelli, motorsporları dünyasının en önemli lastik şirketlerinden biri olarak biliniyor.

Her sene yeni seriler eklemeye devam eden Pirelli, bir süre önce yaptığı bir açıklamayla 2018 yılında yeniden Dünya Ralli Şampiyonası'na döneceğini duyurdu. Şampiyonanın ilk kez başladığı 1973 yılından itibaren lastik sağlayan Pirelli, yıllar içinde 25 şampiyonluk unvanı ve 181 ralli kazandı.

İzmit'te üretilen motorsporları lastikleri için Pirelli'nin Milano'daki araştırma ve geliştirme birimi tarafından gerçekleştirilen simülasyon, hamur ve yapı modelleri esas alınıyor. Teknolojinin yanı sıra Pirelli'nin yol lastiklerini tanımlayan 'mükemmel uyum' (perfect fit) felsefesi sayesine her müşterinin farklı beklentilerine ve koşullarına uyacak terzi işi üretim yaklaşımı benimseniyor.

İngilizcede 'grand touring' kelimelerini temsil eden GT, Pirelli'nin motorsporları mirasının temel parçalarından birini oluştururken bu lastiklerin pek çoğu İstanbul'a yaklaşık 100 kilometre mesafedeki İzmit'te üretiliyor. Bu yarışların zirvesinde yer alan ve dünyanın en önemli GT3 otomobil yarışı olan Blancpain GT Series şampiyonasında 2017 yılı boyunca sadece Pirelli lastikler kullanıldı.

Orijinal ekipman olarak Pirelli lastiklerini kullanan dünyanın en prestijli otomotiv üreticilerinin katıldığı GT yarışları, Pirelli için önemli bir test alanı oluyor. Görünüm olarak yol otomobili muadillerine benzeyen süper otomobillerin kullanıldığı bu yarışlar, yol ve pist ilişkisini vurgulamaları açısından da cazip oluyor.

Otomotiv üreticilerinin sayısı açısından Pirelli'nin en büyük şampiyonası Pirelli World Challenge olup, yaklaşık yirmi farklı premium ve prestij marka, aynı Pirelli lastikleriyle yarışıyor. Çok farklı araç mimarilerine ve özelliklerine sahip olmalarına karşın her modelin en iyi yönlerini sergileyen bu araçlar, Kuzey Amerika'da düzenlenen 11 etkinlikte birbirine çok yakın ve olağanüstü performanslarla rekabet ediyor.

Pirelli'nin lastik sağladığı en kalabalık katılımlı mücadele olan Nurburgring 24 Hours yarışında birbirinden çok farklı 200'den fazla otomobil start alıyor. Bu yarış, otomobillerin ve lastiklerin aynı olduğu ve farkı pilotun yarattığı Ferrari Challenge ve Lamborghini Super Trofeo gibi tek marka şampiyonalarından çok farklı oluyor.

Pirelli açısından yılın en büyük motorsporları etkinliği olan ve Blancpain GT Series kapsamında en çok öne çıkan Spa 24 Hours yarışında kullanılan lastikler de İzmit'te üretiliyor. Bu yılki yarışa getirilen 13 bin lastik 24 tırla taşındı ve 80 kişilik bir ekip, maksimum kapasitede her 14 saniyede bir lastik takmayı başardı.

Son derece popüler Brazilian Stock Car serisinden China GT ve FIA GT World Cup in Macau gibi diğer Asya şampiyonalarına kadar farklı yarışların da dahil olduğu böylesine çeşitlilik içeren motorsporları gereksinimleriyle dünya çapında 1000'den fazla kişiden oluşan özel bir ekip ilgileniyor.

2018 yenilikleri

Pazardaki SUV patlaması hız kesmeden devam ediyor. Küçük sınıftan üst sınıfa kadar tüm segmentlerde SUV model pazar payı kazanmaya devam ediyor. 2018 yılında otomobil tutkunlarını 150 kadar yenilik bekliyor. Söz konusu yeniliklerin en önemli olanlarını sizler için bir araya getirdik...



VW T-Cross

➔ **09/2018** • 15.000 Euro

Tıpkı yeni VW Polo gibi T-Cross da markanın MQB A0 platformu üzerine yükselecek ve Seat Arona gibi VW Grubunun diğer SUV modelleriyle aynı teknik mimariyi paylaşacak. Polo ile kıyaslandığında T-Cross özgün bir duruş ortaya koyacak. Geniş ön ızgara, hatları yuvarlatılmış LED gündüz farları ve plastik kaplamalar ona, haylaz, özgün ve dinamik bir görünüm kazandıracak. Güvenlik donanımları noktasında da T-Cross, platformunu aldığı Polo'nun raflarından yararlanacak: Acil durum fren asistanı, çevre denetim sistemi ve yaya algılama sistemi gibi donanımlar standart olarak sunulacak. Çağa uygun olarak akıllı cihaz entegrasyonu da sunulurken giriş seviyesinde 90 ve 115 HP güç seçenekleriyle 1.0 litre hacimli turbo benzinli devreye girecek.

KÜÇÜK SINIF: Mini SUV ve sportif küçük sınıf otomobiller yıla damgasını vuracak



Audi A1 Sportback

10/2018 • 17.500 Euro

Audi, küçük sınıftaki temsilcisi A1'e daha da büyüyen singleframe ön ızgara ve geniş hava girişleriyle daha da dinamik bir dış görünüm kazandıracak. Audi A1 bundan sonraki süreçte teknik yapısını yeni Polo ile paylaşacak. Böylece küçük Audi 4.04 metre uzunluğa ulaşıyor. Bu ise gerek yolcular, gerekse de bagaj için daha fazla yaşama alanı anlamına geliyor. Virtual Cockpit ve 6.5 inçlik ekran Sportback'te standart olarak sunulacak.



MINI

04/2018 • 16.500 Euro



Geleneklerini korumaya devam eden MINI'de makyajla birlikte pek bir değişiklik yaşanmayacak. Ön tarafta yeniden şekillendirilen farlar devreye girerken, arkada ise John Cooper Works GP Concept'ten transfer edilen stop lambaları kullanılacak. Üç ve dört silindirli motorların turboları ve soğutma sistemleri elden geçirilirken güç artacak ve emisyonlar düşecek.

Opel Corsa

12/2018 • 13.000 Euro

Crossland X, Grandland X ve Combo'nun ardından Fransız PSA Grubu ile ortaklığın dördüncü meyvesi olarak Corsa devreye girecek. Opel'in küçük sınıf üyesinin beşinci nesli aslında Corsa D'nin geliştirilmiş bir versiyonuydu. 2018 yılında ise yeni PSA platformu ile tamamen yeni bir Corsa gelecek. Motor kaputunun altında ise Peugeot ve Citroen modellerinde de kullanım bulan üç silindirli turbo benzinli ve dört silindirli dizel motorlar görev yapacak. Yeni Corsa Saragossa (İspanya) tesislerinde üretilecek.

VW Up GTI

01/2018 • 18.000 Euro



VW sonunda ailenin en küçük üyesi için bir GTI versiyonu hazırladı. 115 HP güç üreten motoru ve bir tonun altındaki ağırlığıyla Up GTI, 1976 yılında yollara çıkan Golf I GTI'a bugüne kadar hiçbir VW modelinin olmadığı kadar yakın duruyor. Konsept olarak 40 yıl öncesine dayansa da motor kaputunun altına gizlenen 1.0 litre hacimli turbo benzinli motor çok yeni. 200 Nm tork üreten motor Up GTI'ı 0'dan 100 km/s hıza 8.8 saniyede ulaştıracak ve 197 km/s maksimum hıza imkân tanıyacak. Modern motorun çevreye vereceği zararı en aza indirmek üzere partikül filtresi ve stop/start sistemi devreye girecek.

Ford Fiesta ST

04/2018 • 25.000 Euro

Fiesta'nın en hızlı versiyonu ST her zaman sürüş keyfiyle saygı uyandırmayı başardı. Kaputunun altında gizlenen motor ise her zaman ikinci planda kaldı. Bu sefer işler değişiyor. Üçüncü nesil ST ile birlikte silindir kapatma özelliğine sahip üç silindirli bir motor devreye girecek. Böylece 114 g/km CO_2 salımı elde edilebilecek. 200 HP güç ve 290 Nm tork sayesinde yeni Fiesta ST, 0-100 km/s hızlanmasını 6.7 saniyede tamamlayacak. Görünüşe göre sürüş keyfi hâlâ standart.



▸ Fiyatlar Almanya fiyatıdır



Mercedes A-Serisi

05/2018 • 25.000 Euro

Yeni A-Serisi ile birlikte bugüne kadar sunulan A ailesi ürün gamı da genişleyecek. Güncel nesildeki beş gövde seçeneği W 177 kasa kodu ile birlikte sekize çıkacak. Mayıs ayında beş kapılı hatchback, ardından kasım ayında sedan ve 2019 yılı başında ise B-Serisi devreye alınacak. Platform olarak kullanılan MFA2 daha hafif yapıya karşın daha fazla gövde rijitliği sunacak. Aks aralığının 2.0 cm artması arka koltuk yaşama alanının genişlemesini sağlayacak. Bagaj da 30 litre artarak 370 litreye ulaşacak. Kokpitteki gösterge paneli dijitalleşirken, bilgi ve eğlence sistemine ait ekran orta konsolun üst kısmında havada süzülüyormuş gibi duruyor. Yazılımların ise havadan sürekli olarak güncellenmesi söz konusu. Baz versiyonlarda Renault raflarından alınan dört silindirli motorlar kullanılmaya yine devam edecek. Bunun dışında OM 654 kodlu yeni dizel motorlar devreye giriyor. 150 ve 190 HP gücünde dizeller dışında 2.0 litre hacimli 184 ve 211 HP'lik benzinliler söz konusu. A 250 ve 400 HP güç üreten AMG A 45'in arasında ise 280 HP'lik sportif bir versiyon daha yer alacak.



"Yeni A-Serisi heyecan uyandırıyor. İster alışagelmiş sedan, ister SUV ve isterse de hot-hatch olsun her kullanıcıya uygun bir A-Serisi mutlaka var"

Clemens Hirschfeld



Dacia Duster

02/2018 • 11.290 Euro

Dacia Duster yıla yenilenmiş olarak girecek. Yenilenmiş olsa da genel karakteristik özelliklerini korumaya devam edecek. Bir de kardeş geliyor Duster'a. Aileye yedi koltuklu Grand Duster katılıyor. Ancak Grand Duster için 2019 yılını beklemek gerekecek.



Ford Focus

08/2018 • 16.500 Euro

Dördüncü nesil Focus sadece 50 kg kadar daha hafif olmakla kalmayacak, aynı zamanda 10 cm kadar uzunluğu artan station wagon versiyonuyla daha fazla yaşama alanı sunacak. Üç silindirli benzinli motor yeni nesille birlikte sekiz ileri otomatik şanzımanla kombine edilebilecek.



Jeep Wrangler

09/2018 • 40.000 Euro

Amerika'nın arazi aracı efsanesi hibritlenecek. Markanın ilk hibrit modelinde 300 HP güç üreten 2.0 litre hacimli dört silindirli benzinli bir motor kullanıma sunulacak. Yeni nesille birlikte daha hafif bir merdiven tipi şasi devreye girecek. Daha da önce de olduğu gibi iki farklı aks aralığının yanı sıra iki veya dört kapılı gövde seçenekleri de olacak.

Nissan Leaf

03/2018 • 31.950 Euro

En çok satan elektrikli otomobil Leaf'in ikinci nesli 110 kW gücündeki elektromotoruyla 500 km'ye kadar elektrikli menzil sunacak. e-Pedal sayesinde çok daha rahat bir kullanım vaat eden Leaf otoyol kullanımını ve park ve manevraları destekleyen yarı otonom sürüş destek sistemleriyle donatılacak.





Citroen C4 Cactus

04/2018 • 16.990 Euro

C4 Cactus yenilenen haliyle bir crossover olarak görülmek istemiyor. C4 Cactus bundan sonraki süreçte standart C4'ün takipçisi olarak konumlandırılacak. Daha fazla konfor sunma iddiasında olan yeni Cactus modern bilgi ve eğlence sisteminin yan ısıra 12 adede varan kapsamlı sürüş destek sistemiyle daha fazla güvenlik sunma iddiasında.

Volvo XC40

03/2018 • 31.350 Euro

Volvo, yeni XC40 ile CMA platformunu kullanan ilk otomobilini pazara sunmaya hazırlanıyor. Motor kaputunun altında bilindik 2.0 litre hacimli dört silindirli motor dışında tamamen yeni üç silindirli 1.5 litre bir motor görev yapacak. Aynı motorun bir de hibrit versiyonu olacak. Üretimi ise Belçika'nın Gent kentindeki tesislerde gerçekleştirilecek.



Opel Combo Life

08/2018 • 21.000 Euro

Opel'in PSA ile birleşmesinin yansıması olarak yeni nesil Opel Combo teknik yapısını ağustos ayında yenilenecek olan Citroen Berlingo ve Peugeot Partner ile paylaşacak. Hafif ticari kuzenler daha fazla güvenlik, daha tutumlu motorlar ve elektrikli sistemlere odaklanarak başarı arayacak.



Mazda 3

10/2018 • 19.000 Euro

Kodo tasarım dilinin evrimi açık bir şekilde gözler önüne serilirken, yeni Mazda 3 bunu seri üretime aktaracak. Sonbaharda lanse edilecek olan modelin motor kaputunun altında yeni nesil benzinli ünite devreye alınacak. Skyactiv-X motor, benzinlinin emisyon normlarıyla dizellerin yakıt ekonomisini aynı potada eritme iddiasında.



▸ Fiyatlar Almanya fiyatıdır



BMW X4

07/2018 • 50.000 Euro

BMW, sadece dört yıllık üretim süresinin ardından X3 modelinin coupe türevini yeniliyor. Önceki nesil ile kıyaslandığında yeni X4 çok daha dinamik ve de aerodinamik bir görünümle dikkat çekecek. Tıpkı mart ayında satışa sunulacak olan yeni X2 ve yeni X6 gibi X4 de görsel olarak türetildikleri SUV modelleri X1, X3 ve X5'ten ciddi oranda ayrışacak. X4 motor seçenekleri noktasında CLAR adındaki platformu kullanan X3'ün raflarından yararlanacak. Ürün gamının tepe noktasını şimdilik 360 HP güç ve 500 Nm tork üreten M40i oluşturacak. Bunun dışında satış başlangıcı ile birlikte üre enjeksiyonu ve SCR-Kat ile donatılan sıralı dört ve altı silindirli dizel motorlar devreye girecek. Tüm X4 versiyonlarında yeni sekiz ileri otomatik şanzıman devreye girecek. Üç silindirli motorlar sunulmayacak ancak bunun yerine bir plug-in hybrid olacak. 2019 yılında ise 400 HP civarında güç üretimiyle gerçek M versiyonu devreye alınacak. Güncel nesil ile kıyaslandığında yeni X4 daha ferah ve geniş bir yaşam alanı sunacak. Konsol tasarımı olarak ise güncel BMW modellerinin felsefesi kullanılmaya devam edecek.



"Başka hiçbir sınıfta bu kadar çok SUV yeniliği söz konusu değil. Honda, CR-V için bir hibrit hazırlığı yaparken, Jaguar ise Avrupa'nın ilk elektrikli SUV'u için gün sayıyor"

Marcus Peters



Mercedes C-Serisi

07/2018 • 32.000 Euro

Markanın orta sınıf modelinde hayata geçirilen makyaj görsel olarak pek anlaşılmıyor. Ancak teknik açıdan ciddi bir revizyon söz konusu. E-Serisi'nden transfer edilen elektronik mimari sayesinde ikinci seviye otonom sürüş mümkün olabilecek. Ayrıca orta sınıf premium model, S-Serisi raflarından Touchbpad de dahil olmak üzere dijital kokpit ve bilgi-eğlence sistemini de devralacak.

Volvo V60

07/2018 • 39.000 Euro

İsveçli üretici S60 sedandan önce ancak orta boy SUV XC60 modelinin ardından 60 sersinin station wagon üyesi V60'ı yaz aylarında pazara sunacak. XC90, S90 ve V90 gibi 60 serisinin her üç modeli de yeni ölçeklendirilebilir SPA platformu üzerine inşa edilecek. Diğer modellerde olduğu gibi V60'ta da dört silindirli motorlar ve hibrit modülleri ortak kullanılacak. Baz motor seçeneği olarak XC40'ta kullanılan üç silindirli benzinli motor devreye girecek.



DS 7 Crossback

02/2018 • 31.490 Euro

Fransızların premium markasının ilk SUV modeli; Audi Q5, BMW X3 ve Volvo XC60 gibi modellerle aynı ligde yer alacak. PSA Grubu içerisinde Peugeot 5008 ile rekabet edecek olan model, tıpkı 5008 gibi EMP2 platformu üzerine yükselecek. Her iki aracın da boyut ve motor seçenekleri aynı. Ürün gamının tepe noktasını 60 km kadar elektrikli menzile sahip olan ve 300 HP güç üreten bir benzinli hibrit oluşturacak.





Jaguar I-Pace

07/2018 • 75.000 Euro

Tesla Model-X'e rakip olarak pazara girecek olan Jaguar I-Pace'te ön ve arka aksta birer adet olmak üzere her biri 147 kW gücünde iki adet elektromotor görev yapacak. Motorlar 90 kWh kapasiteli lityum-iyon bataryalarla beslenecek. 0'dan 100 km/s hıza sadece 4.0 saniyede ulaşacak olan model 500 km elektrikli menzil vaat ediyor.

Honda CR-V

09/2018 • 23.990 Euro

Honda, CR-V'de 2.0 litre hacimli benzinli motoru bir elektromotor ve bağımsız bir jeneratör ile donatacak. Hibrit sistem düşük hızlarda otomatik olarak elektromotorla yol alacak. Sistem benzinli motoru ve/veya jeneratörü sürüş ve şarj durumuna göre otomatik olarak devreye sokacak veya devreden çıkartacak. Jeneratör gereksinime bağlı olarak elektromotoru besleyecek veya bataryayı şarj edecek.

BMW 3 Serisi

10/2018 • 33.000 Euro

Markanın 5 ve 7 Serisi'nde de kullanılan yeni CLAR platformu sayesinde uzunluğu 6.0 cm kadar artan yeni 3 Serisi, güncel nesil ile karşılaştırıldığında 40 kg kadar daha hafif olacak. Tüm turbo benzinli motorlar bir partikül filtresi ile donatılırken dört silindirli turbo dizel motorlar SCR-Kat ve çift turbo besleme ile yollara çıkacak.





Infiniti QX50

07/2018 • 45.000 Euro

Nissan'ın premium markası Infiniti 2018 yılında orta boy SUV modeli QX50'yi kapsamlı bir şekilde elden geçiriyor. Yeni 2.0 litre hacimli dört silindirli turbo benzinli motor değişken sıkıştırma oranı ve akıllı dört tekerlekten çekiş sistemiyle donatılırken yarı otonom sürüş destek sistemleri de devreye girecek.

▸ Fiyatlar Almanya fiyatıdır

SPOR OTOMOBİLLER: Hibrit teknolojisi tam anlamıyla devreye girinceye kadar güçlü turbo motorlarla yola devam



Mercedes-AMG GT4

09/2018 • 145.000 Euro

Mercedes-AMG'nin yeni sedan modelinin mart ayınca Cenevre Otomobil Fuarında lanse edilmesi bekleniyor. Her ne kadar görsel olarak spor otomobil GT'ye benzese de bu dört kapılı coupe, teknik platformunu AMG E 63'ten alıyor ve bundan sonraki süreçte CLS'nin AMG türevinin yerini alacak. Eylül ayında satış başlangıcı ile birlikte dokuz ileri otomatik şanzıman ve 4Matic Plus dört tekerlekten çekiş sistemli, 585 HP gücünde 4.0 litre hacimli V8 biturbo sunulacak. 2019 yılı ortalarında ayrıca bir de farklı batarya kapasitelerine sahip 816 HP gücünde ve 50 km elektrikli menzil sunan bir plug-in hybrid de sunulacak.

BMW 8 Serisi

11/2018 • 140.000 Euro



4.83 metre uzunluğa sahip lüks coupe sadece BMW'nin 2018 yılında Le Mans'a katılacağı GTE yarış otomobili için baz oluşturmakla kalmayacak aynı zamanda 6 Serisi'nin de yerini alacak. 8 Serisi, 2018 Kasım ayında 4.4 litre hacimli V8 biturbo motorlu Coupe ile satışa sunulacak. Hemen arkasından 2019 yılında Cabrio devreye alınacak ve 2020 yılında ise Gran Coupe ve kuvvetle muhtemel hibrit motorlu M8 satışa sunulacak.

Ferrari Portofino

05/2018 • 180.000 Euro

Her ne kadar bundan böyle Portofino olarak anılacak olsa da Ferrari dünyasına giriş niteliğindeki model California modelinin konseptine ve felsefesine sadık kalmaya devam edecek. Ön aksın gerisinde konumlandırılan motor, arkadan itiş, katlanan hardtop tavan ve dört kişilik yaşama alanı... Daha önce de kullanılan 3.9 litre hacimli V8 biturbo motor 40 HP artışla 600 HP güç kullanıma sunuyor. Tork ise 720 Nm'ye çıkarken maksimum hız 320 km/s olacak.



Porsche 911

11/2018 • 98.000 Euro



Yeni 911 (992) biraz daha büyüyecek. Uzunluğu 2.0 cm kadar artan aracın ön ve arka iz genişliği ise birkaç mm artacak. Ama en azından ağırlığı fazlalaşmayacak. Buna karşılık güç yükselecek. Altı silindirli boxer motor giriş seviyesinde 400 HP ve S versiyonunda ise 450 HP üretecek. RS modelleri de atmosferikten turbo beslemeye geçecek. Henüz kesinlik kazanmasa da devreye alınması düşünülen plug-in hybrid, 30 ila 50 km arasında elektrikli menzil sunacak.

Bentley Continental Cabrio

12/2018 • 200.000 Euro

Lüks 2+2 kişilik cabrio, üçüncü nesilde de yine bir tente tavanla yollara çıkacak. Audi A8 ve Porsche Panamera ile birlikte MSB platformunu paylaşan araçta havalı süspansiyon, salınım dengeleyici ve 48 Volt besleme gibi teknolojiler devreye girecek. Satış başlangıcı ile birlikte Bentayga'da da kullanılan V8 biturbo ve W12 biturbo motorlar satışa sunulacak. İlerleyen dönemde ayrıca 462 HP gücünde bir V6 biturbo hibrit devreye alınacak.



▸ Fiyatlar Almanya fiyatıdır



Audi A6 Avant

09/2018 • 42.000 Euro

Yeni Audi A6'nın yanı sıra eylül ayından itibaren Avant da satışa sunulacak. Audi Tasarım Başkanı Marc Lichte'nin modeli 4.95 metrelik uzunluğunu aynen korumaya devam edecek, ancak eni 13 mm artacak. Böylece hacim canavarı station wagon çok daha heybetli ve olgun bir görünüm sunacak. Hatları güçlendirilen omuz çizgisi ve daha da eğimli tasarlanan C sütunlarının da katkısıyla yeni Audi A6 Avant öncüsüne oranla daha alçak bir siluet ortaya koyacak. Bagaj biraz daha büyürken bundan böyle 580 litre ile 1695 litre arasında bir hacim kullanıma sunacak. Yeni Audi A6 Avant sedan kardeşi gibi 48 Volt besleme ve orta konsolu dolduran iki adet bağımsız dokunmatik ekrana sahip dijital kokpit ile donatılacak. Her zaman olduğu gibi zengin bir motor çeşitliliği sunulacak. Benzinli cephesinde hayat 150 HP ile başlarken 252 HP'ye kadar uzanacak. Daha sonra S6 ve 600 HP'ye kadar güç üretimi ile RS6 devreye girecek. Dört ile altı silindirli çözümlerden oluşan dizellerde ise 150 ile 354 HP arasında güç alternatifleri sunulacak. İlerleyen dönemlerde ayrıca bir de yarı hibrit versiyon devreye alınacak.



"Alman üreticiler var olan modellerini geliştirmeye devam ederken, Rolls-Royce veya Lamborghini gibi markalar ise lüks SUV dünyasına yeni modellerle giriş yapıyor"

Bernd Stegemann



BMW X5

11/2018 • 62.000 Euro

Dış görünüm olarak 2013 yılından bu yana üretilen F15 kasa kodlu X5'ten çok da farklı değil. Kasım 2018 itibarıyla satışa sunulması planlanan yeni BMW X5 yeni CLAR platform sayesinde daha rijit bir gövde sunuyor. 600 HP'ye kadar güce sahip dizel ve benzinli motor alternatifleri dışında bir hibrit versiyonu olacak.

▸ Fiyatlar Almanya fiyatıdır



Lamborghini Urus

08/2018 • 216.000 Euro

Lamborghini'nin lüks SUV pazarına cevabı niteliğindeki Urus 2018 yılının yaz aylarından itibaren satışa sunulacak. 4.0 litre hacimli V8 biturbo motor 650 HP güç üretecek ve 250 km/s'nin üzerinde bir hıza ulaşabilecek. 2019 yılında ayrıca bir de SUV versiyonu planlanıyor.



Lexus LS 500

02/2018 • 110.000 Euro

Toyota'nın premium markası Lexus, LS 500 ile Alman markaların adeta tekelinde bulunan bu sınıfta, Audi A8, BMW 7 Serisi ve Mercedes S-Serisi'ne meydan okuyacak. Daha önce kullanılan V8 motor yerini 415 HP gücünde V6 biturbo motora bırakırken hibrit versiyon 480 HP güç kullanıma sunacak. LS 500 arkadan itiş veya dört tekerlekten çekişle birlikte havalı süspansiyon ile üretilecek.



Rolls-Royce Cullinan

11/2018 • 350.000 Euro

Sonunda Rolls-Royce da SUV pazarına giriyor. Cullinan adında lüks ve heybetli SUV, V12 motorla ilkbaharda tanıtılacak ve sonbaharda satışına başlanacak. Rolls-Royce geleneği olarak ileri seviyede malzeme ve işçilik kalitesiyle lüks aynen korunacak. Ayrıca yine markaya has kişiselleştirme alternatifleri de sunulacak.



Mercedes G-Serisi

06/2018 • 90.000 Euro

40 yıldır üretim programında yer alan ve bugüne kadar modernize edilerek yaşamını sürdüren G-Serisi ilk kez gerçek anlamda yenileniyor. Yeni platformun da katkısıyla G-Serisi 400 kg kadar hafif olacak. Yeni motorlar yakıt verimliliğini artıracak.



Mercedes CLS

03/2018 • 60.000 Euro

Gövde hatları yumuşatılırken ön ızgara daha da genişlemiş durumda. Yeni CLS görsel olarak zarif bir gelişim gösteriyor. Yeni sıralı altı silindirli motorlar 286 HP ile 367 HP arasında güç alternatifleri sunarken V8 sadece AMG GT4 versiyonunda sunulacak. Bir Shooting Brake versiyonu artık üretilmeyecek.

VW Touareg

06/2018 • 53.000 Euro

Volkswagen'in büyük hacimli SUV modelinde; Audi Q7, Bentley Bentayga, Lamborghini Urus ve Porsche Cayenne ile birlikte MLB platformu kullanılacak. Yaklaşık 5.0 metre uzunluğundaki heybetli SUV, beş veya yedi kişilik olarak sipariş edilebilecek. İki ton boş ağırlığa sahip araç 270 ile 340 HP arasında güç alternatiflerine sahip motorlarla donatılacak ve yarı otonom sürüşe imkân tanıyacak.



Yazı: Clemens Hirschfeld, Malte Jürgens; **Bilgisayar çizimleri:** Christian Schulte



Mert Yılmaz
@MertYilmazRS
mert@automotorsport.com.tr

SUV çılgınlığı

SUV'lar ilk türemeye başladığında, bu durumdan hiç hoşlanmamıştım. Bana göre bir araç göründüğü gibi olmalıydı. Yani büyük, yüksek ve dört tekerlekten çekişliyse arazi koşullarında da bileği bükülmemeliydi. Aslında hâlâ öyle düşünüyorum ama SUV'lara karşı ilk baştaki kadar önyargılı değilim. Tek kızdığım nokta MPV'leri bitirmiş olmaları. Renault Scenic'imle geçirdiğim güzel günleri düşünüyorum da bu tarz araçlara yazık oldu. Aslına bakılırsa tüm araç sınıfları için aynı şeyi düşünüyorum. Bir otomobil nasıl hissettiriyorsa öyle olmalı. Yani tasarımıyla sportif görünen bir coupe'nin kaputunun altında 110 HP'lik bir dizel motor olmamalı.

İşler artık öyle karıştı ki, görünenle gerçek çok farklı. Tabii bu bizim gibi otomobil yazarlarının işine geliyor. Ne de olsa hata bulmayı çok severiz.

SUV'lara geri dönersek, öncelikle şunu söylemek istiyorum. Bir üreticinin aracına SUV demesi aslında çok önemli değil. Belli kriterler var. Örneğin bir aracın SUV olabilmesi için ürün gamında mutlaka dört tekerlekten çekişli bir modeli olması lazım. Mesela Nissan X-Trail... Evet, önden çekişli versiyonları da var ama isteyen dört tekerlekten çekişi de tercih edebiliyor. Bu tarz araçlarda iki tekerlekten çekişe karşı değilim. Zaten hiç araziye çıkmıyorlar, neden boşuna ağırlık taşısınlar? Ama SUV olarak tanımlanmak için 4x4 bir versiyon şart. Kısaca şu anda SUV olarak reklamı yapılan birçok araç bence SUV değil. Bir diğer komiklik ise bu otomobillere bir de eğim iniş kontrolü gibi donanımlar koyuyorlar, eğimi çıkamadıktan sonra iniş kontrolünün ne faydası var?

İşin bir de şehir içi boyutu var. İtalyan-Amerikalı SUV'u olan bir arkadaşım, son günlerde sürekli kaza yapmaya başladı. Aslında tecrübesiz bir sürücü değil ama şansızlık da yakasını bırakmıyor. Bir gün artık dayanamadım ufak bir araç al da rahat et dedim. Cevabı çok komikti; "küçük araçlar egomu tatmin etmiyor..." Evet, büyük bir çoğunluk SUV'ları bu yüzden seviyor. Şehir içinde insanlara yüksekten bakmak, prestijli görünmek gibi unsurlar alım kararını etkiliyor. Daha çok yakıyormuş, yol tutuşları biraz daha kötüymüş kimsenin umurunda değil. Tabii işin bir de artı boyutu var. Geniş iç mekân, fonksiyonellik, bagaj hacmi gibi özellikler çok cezbedici. Kendi adıma, uzun boylu bir yapım olduğu için ben de SUV'ların içinde iyi hissediyorum. Yani artık ben de modaya uymuş durumdayım. Hâlâ bir SUV'a sahip değilim ama olmaması için bir neden de yok.

Gelelim crossover'lara... Bilindiği gibi bu araçlar, station ya da HB'lerden türetilmişlerdir. Yüksek yapıları, gövde eklentileri gibi detaylarla SUV görüntüsü sunarlar. Bunlardan bir arazi kabiliyeti beklenmez. Son dönemde SUV ve crossover'lar birbirlerine çok karıştı. Biz bile bazen bir araca SUV mu desek crossover mı desek şaşırabiliyoruz. Mesela Dacia Sandero Stepway bir crossover'dır, Citroen C4 Cactus de öyle. Bu arada arazi kabiliyetinden bahsetmiştim ama geçmişte öyle crossover'lar vardı ki, arazide de başarılıydı. İlk aklıma gelen Volvo XC70 oluyor.

Kısaca benim tercihim, ister SUV olsun isterse de crossover, mutlaka dört tekerlekten çekişli olmalı. Dedim ya beni görüntü ilgilendirmiyor. İşleve daha fazla önem veriyorum. Dört tekerlekten çekişe ne gerek var demeyin. Araziye çıkmıyor olsanız bile bunun kış şartları da var. Evet, benim de yaşadığım İstanbul'a kar pek uğramıyor ama Türkiye'nin tamamı böyle değil. Dört tekerlekten çekişli, kış lastikli bir SUV ya da crossover'la kendinizi fazladan güvende hissedeceksiniz...

FOKUS POKUS MEDYA

İmtiyaz Sahibi: Yaman Yılmaz
Yayın Yönetmeni: Yaman Yılmaz, Volkan Demirkuşak
Yazı İşleri Müdürü (Sorumlu): Mert Yılmaz
Görsel Yönetmen: Ersen Akçay
Yazı İşleri: Özerk Ihlamur
Katkıda Bulunanlar: Rahşan Gülşan, Yağız Avcı, Aras Dinçer, Hatice İrem Güneş, Osman Yavuz, Egemen Atiyar, Talha Özkaya
Fotoğraf Editörü: Alp Emre Göksel
FPM Yayın Direktörü: Ahmet Armağan
automotorsport.com.tr
Online Direktörü: Onur Okumuş
Reklam Müdürü: Melis Kayahan
Licensor: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Presidents: Dr. Volker Breid / Norbert Lehmann
CEOs: Dr. Volker Breid / Henry Allgaier
Director Business Development & Strategy International: Dr. Alexander Teutsch
Yazışma Adresi: Fokus Pokus Medya, Dikilitaş Mah. Ayazmadere Cad. 34/4 34349 Beşiktaş/İstanbul
Dağıtım: Doğan Dağıtım Satış Pazarlama Matbaacılık Ödeme Aracılık ve Tahsilat Sistemleri A.Ş.
Basımcı: Matsis Matbaa Hizmetleri
Basıldığı Yer: Tevfik Bey Mah. Dr. Ali Demir Cad. No: 51 Sefaköy/ İstanbul
0212 624 21 11
www.matbaasistemleri.com
Yayın türü: Yerel, süreli, aylık

auto motor & sport **İletişim Hattı**
www.automotorsport.com.tr
Tel: (0 212) 356 84 00
iletisim@automotorsport.com.tr
Abonelik: automotorsport.com.tr/abone
IBAN: TR33 00046 00571 888 0000 24 928

auto motor & sport
Yayınlandığı ülkeler
Türkiye
Almanya
Bulgaristan
Çek Cumhuriyeti
Çin
Hırvatistan
İsveç
Macaristan
Norveç
Polonya
Romanya
Slovakya

auto motor & sport **Ailesi**
Diğer yayınlar
auto test (Arjantin)
Carro (Brezilya)
L'Automobile Magazine (Fransa)
autopista (İspanya)
auto illustrierte (İsviçre)
Automovil (Meksika)
auto hoje (Portekiz)

SAYI 35 OCAK 2018 FİYAT: 11 TL www.automotorsport.com.tr

auto motor & sport

İlk sürüş **Yeni Dacia Duster**



ayrıca
BMW M5
Volvo XC40
Ford EcoSport
Lexus LS 500h


VW T-Cross


Honda CR-V


Opel Corsa


Ford Focus

2018 yenilikleri

- 150 yeni model
- SUV çılgınlığı devam ediyor


Mercedes-AMG GT4


Volvo S60





BMW 3 Serisi



SUV karşılaştırması
Audi Q2, Kia Stonic, Seat Arona

Yıllık abonelikte
12 sayı 132 TL yerine 100 TL

Abone olun, indirimden faydalanın!

iletisim@automotorsport.com.tr



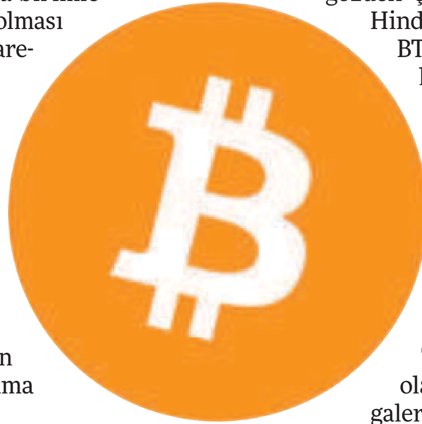
Ahmet Armağan
@ahmet_armagan
ahmet@automotorsport.com.tr

Bitcoin, otomotiv dünyasına da mı sıçrıyor?

Bir Bitcoin çılgınlığıdır gidiyor… Bundan birkaç yıl önce yasa dışı işlerde adı sıklıkla geçen bu sanal para birimi, şimdilerde herkesin dilinde. Peki yarın öbür gün Bitcoin'le bir otomobil almak mümkün olabilir mi?

Dünyada bir trendi yakalamak ne kadar zorsa, yayılması da o kadar kolay. İşte Bitcoin de bunlardan biri. Herkesin bir şekilde bir yerlerden almaya çalıştığı bu sanal para biriminin bu kadar popüler olması ve değer kazanmasının ardından Bitcoin'e alternatif, sayıları 1500'leri bulan sanal para birimi türedi. Özellikle bu anlamda müthiş güvensiz olan internet dünyasında insanların gözü kapalı bir şekilde virüs gibi, kulaktan kulağa sanal para birimlerine yatırım yapıyor olması hemen her sektörü harekete geçiriyor.

Bu durum tabii ki akıllara, önümüzdeki günlerde Bitcoin'le otomobil alınıp alınamayacağı ya da kiralanıp kiralanmayacağını sorularını getiriyor. Yaptığım ufak bir araştırmanın ardından Hindistan'da uygulama çoktan başlamış bile.



Hindistanlı bir şirket, Supercars Via BTC üzerinden Bitcoin ile lüks araç satışı yapıyor. Bununla ilgili açıklama yapan birkaç teknoloji şirketi aslında Bitcoin ile araç satışının bir problem olmadığını asıl sorunun yasal süreç, ruhsat ve resmi belgeler konusunda olduğunu belirtiyor. Bient Technologies adındaki bir firma bu sorunun üstesinden gelecek bir süreç hazırlamış ve Bitcoin ile araç satışı yapabilmek için size tüm alt yapıyı sunuyor. Bient Technologies'in başlattığı bu uygulama, diğer Hindistanlı şirketlerin Bitcoin ile ticaret yapmasının önünü açabilir.

Aslında Bitcoin ile ticaret yapan birçok mecra var ve belli bir kur dengesi üzerinden satış yapıyor. Örneğin 0.07 Bitcoin'e bir Louis Vuitton çanta, 0.1 Bitcoin'e bir iPhone X ve yine Hindistan'da 0.5 Bitcoin'e Maruti Swift Dzire marka bir otomobil satın alabiliyorsunuz. 1 Bitcoin'e Honda City'ye sahip olabiliyorken, eğer tercihinizin bir Rolls Royce Phantom ise 40 Bitcoin'i gözden çıkarmanız gerekiyor. Hindistanlı Supercars Via BTC'de 16 Bitcoin karşılığında Hint yapımı DC Avanti marka bir otomobil de şu an satışta.

Hindistan'daki bu örnek dışında Çin ve Japonya gibi ülkeler da kripto para dendiğinde akla gelenler arasında. Tokyo'da 550 bayisi olan zincir bir otomobil galerisi Bitcoin ile araç satışına başladı. Bu firma; Bentley, BMW, Audi gibi lüks otomobil satışı konusunda uzman ve öncelikli olarak 24 şubesinde alışveriş başına en fazla 100 milyon yen (880 bin USD) karşılığında Bitcoin ödemesi kabul ediyor.

Ülkemizdeki yasal düzenleme olmadan herhangi bir kripto para biriminin ne otomotiv ne de farklı bir sektörde efektif olarak kullanılamayacağı kanaatindeyim. Fakat buna rağmen, tıpkı Hindistan'da olduğu gibi ülkemizde de bazı firmalar Bitcoin'le araç kiralamaya başlamış bile....


TAV
Passport
6035 7800 0000 0001
02/18
NEHİR ARSLAN

Duman bizim

750 Nm torkun devreye girmesiyle işin rengi değişiyor. İsteyen dört tekerlekten çekişle maksimum tutunmaya odaklanabilir, isteyen ise arkadan itişle maksimum yanlamaya...



işimiz

Arkadan itiş modunda, üçüncü viteste ve yarım gaz... Sonuç ise bol dumanlı bir fotoğraf. V8 silindirli motor iki ton boş ağırlığa sahip gövdeyi uçurmakta kesinlikle zorlanmıyor. Kontrol etmek ise sürücünün marifetine kalmış

Neydi klişemiz? Hızlı aile babalarına... Yüksek performanslı, hem de süper sporcuları kıskandıracak kadar yüksek performanslı üst orta sınıf premium otomobiller... BMW M5 ise bu ligin en sportif ve en dinamik üyesi. Düne kadar arkadan itişliydi, eğlenceliydi. Ama söz konusu yüksek performansın keyfini daha güvenli sularda sürmek isteyenler için o kadar cazip değildi. Bu tip kullanıcılar daha güvenli hissettiren dört tekerlekten çekişli bir çözüme yönelebiliyordu. BMW gibi arkadan itişli yapıyı tercih eden Mercedes-AMG ilk hamleyi yaptı ve dört tekerlekten çekişin sürüş güvenliği ile arkadan itişin eğlencesini aynı potada eriten bir çözüm sundu. E 63 S modelinde tek bir düğme dokunuşu ile dört tekerlekten çekiş ile arkadan itiş arasında geçiş yapılabiliyor. Şimdi de BMW, M5 ile dört tekerlekten çekiş ile arkadan itişi bir arada sunuyor. Kulağa ise oldukça eğlenceli geliyor tabii eğer trafiğe kapalı bir piste çıkma şansınız varsa.

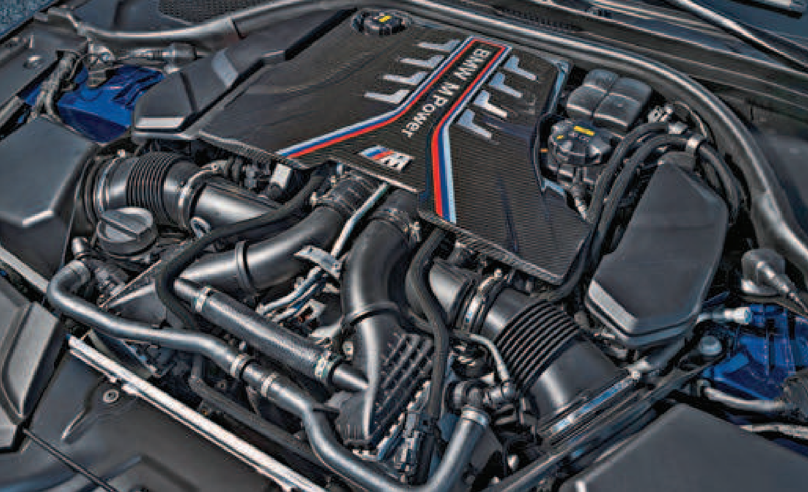
Eğlencenin asıl kaynağı ise motor kaputunun altına gizlenmiş durumda: 4.4 litre hacimli V8 silindirli biturbo motor sayesine 600 HP güç ve 750 Nm tork söz konusu. Dört tekerlekten çekişin de yardımıyla yeri göğü inleterek yerinden fırlıyor, iki tonluk heybetli gövdesine aldırmadan göz açıp kapama süresi içerisinde yasal hız sınırlarının ötesine rahatlıkla geçiyor. Hızlı kalkış için olduğu kadar yüksek süratli otoyol sürüşleri için de etkin bir çözüm ama eğlence faktörü oldukça düşük. Aynı gücü daha eğlenceli bir formatta kullanmak için arkadan itiş yeterli.

İki ton mu? Hani M5 daha hafif olacaktı? Oldu da ama sadece 15 kg kadar. Örneğin karbon fiber tavan gibi çözümlerle gerekli diyet uygulandı uygulanmasına ama dört tekerlekten çekiş gibi ilave ağırlık anlamına gelen eklemeler de oldu. Ayrıca daha fazla donanım da söz konusu.

Bir anda hızlanan heybetli gövde

Direksiyon sistemi çok iyi ayarlanmış ve otomobilin gövdesinin ağırlığını tamamen olmasa da büyük oranda başarıyla gizliyor. Ancak otomobilin genişliği, yani gövdenin büyüklüğünü pek gizlenebilecek gibi değil. Özellikle bol virajlı ve dar yollarda. Şaşırtıcı olansa BMW M5'in sollama anında sergilemiş olduğu ataklık ve kıvraklık. BMW M5, çok kısa düzlüklerde bile sürücünün gaz emrine anında itaat ederek atılıyor ve sürücünün sollama manevrasını destekliyor. Üstelik düşük, orta ve yüksek hızlar fark etmiyor. M5 her daim gaz emrine itaat ederek ileriye doğru atılıyor.





V8 motor, twin-scroll turbo beslemenin de etkisiyle daha tiz bir ses üretiyor. Bu ses, uzmanların becerisi sonucu iç mekânda daha bas yoğunluklu hissediliyor

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser

Beş kişilik sedan, uzunluk x genişlik x yükseklik 4966 x 1903 x 1473 mm, aks aralığı 2982 mm, boş ağırlık 1930 kg

Yürüyen aksam

Bağımsız süspansiyon, önde çapraz sevk çubuklu, helezon yay, amortisör, arkada çapraz ve uzunlamasına sevk çubuklu, helezon yay, amortisör, önde ve arkada stabilizatörler, önde ve arkada hava kanallı diskler, lastikler ön 275/40 R 19 arka 285/40 R 19

Güç aktarımı

Dört tekerlekten çekiş, 8 ileri otomatik şanzıman

Motor

Sekiz silindirli V motor, turbo besleme, intercooler, hacim 4395 cc, maksimum güç 600 HP (441 kW), 5600 d/d, maksimum tork 750 Nm, 1800 d/d

Performans

0-100 km/s .... 3.4 sn
Maksimum hız .... 250 km/s
Yakıt tüketimi .... 10.5 lt/100 km

Fiyat

BMW M5 .... 117 900 Euro

Yeni sekiz ileri tork konvertörlü otomatik şanzıman da işini çok iyi yapıyor. Sadece çok hızlı vites değiştirmekle performanslı kullanımları desteklemekle kalmıyor, aynı zamanda yumuşak ve sarsıntısız vites değişleriyle sürüş konforunu da destekliyor. Uzun yolda adaptif amortisörlerin konfor modu amacına uygun bir özellik ve farkını hissettiriyor. Normal mod standart 5 Serisi'nin sport moduna benzer bir karakter sergiliyor.

Yine konfor modu belli oranda bir salınıma da izin veriyor ki, bu M5'in limit rezervleriyle ilgili bir ipucu da veriyor. Sonuç olarak hiç kimse limitlerde bir anda kopmaya başlayan bir sürprizle karşı karşıya kalmak istemez. Hızıyla aldatan otomobillerden değil M5, tamamen şeffaf ve net. Belli belirsiz bir gövde salınımı bu tarz yüksek performanslı otomobillerde zarardan çok yarar sağlar.

Tabii üstün yol tutuş dinamiklerinde gelişmiş mühendislik ürünü şasi ayarlarının da payı var. Beş kollu arka aks daha sert stabilizatörlerle desteklenirken, ayrıca bağlantı kolları da yanal ve dikey hareketliliği kontrol altında tutmak üzere desteklenmiş. Tamam, bütün bu destekler yol konforunu olumsuz etkiliyor olabilir, ama öte yandan limitleri artırıyor.

Sürüş keyfi standart

BMW'nin en çok önemsediği konuların başında sürüş keyfi geliyor. M5'in en iddialı olduğu konu bu. Doğal olarak sürüş güvenliği de büyük öneme sahip. BMW, günlük kullanımdaki sürüş güvenliğini dört tekerlekten çekiş sistemiyle sunuyor. Ancak isteyene safkan sürüş keyfini de. Bunun için ise kullanıcının tek bir düğmeye basması yeterli. Böylece ön aks devreden çıkıyor.

Dört tekerlekten çekiş sistemi xDrive modellerindeki çok plakalı kavramayı M modellerinin arka aks kilitli diferansiyeliyle birlikte orta diferansiyel olarak kullanıyor. ESP'nin yazılımı dikey ve yatay kuvvetleri ölçümleyerek gerektiğinde ön aksı devreye sokuyor. Sistem normal sürüşlerde M5'in arkadan itişli bir otomobil olarak hareket etmesini sağlıyor. Çok hızlı kalkışlarda veya virajlarda sistem ön aksa da tork aktarımı yapıyor. Söz konusu güç aktarımı ise son derece hızlı gerçekleşiyor.

Farklı sürüş modları sürücünün sürüş tercihine uygun yazılımı devreye alıyor. Standart sürüş modu dışında bir de ESP'yi sportif kullanım için ayarlayan MDM sürüş modu bulunuyor. ESP'yi kapatmak isteyen, ki burada kapatmak gerçek anlamda

kapatmak anlamına geliyor, "4WD", "4WD Sport" ve sadece arkadan itiş anlamına gelen "2WD" modlarından birini seçebiliyor. Bu modda ön aks tamamen devreden çıkarken torkun tamamı sadece arka aksa aktarılıyor. Sürücü söz konusu modlardan ikisini favori olarak tanımlayabiliyor ve direksiyon üzerindeki düğmeye kısayol olarak atayabiliyor.

Dört çekerle de eğlenmek mümkün

MDM modu bile arka aksa belli oranda bir özgürlük kazandırıyor ve yanal kaymalara izin veriyor. Sürüş anında arka aks odaklı dağılımı net bir şekilde hissetmek mümkün. Direksiyonu çevirerek ağırlık transferini uygularken gaza yüklenerek arka aksı tork ile doldurunca eğlenceli dakikalar başlıyor. Bu noktadan sonra eğlencenin dozunu belirlemek ise sürücünün isteğine ve becerilerine kalmış durumda. Eğlenceyi biraz daha güvenli sularda yaşamak isteyenler "4WD Sport" modunu tercih edebiliyor. Bu ise dört tekerlekten çekişin arka aks odaklı bir yazılımla çalışması anlamına geliyor. Bu modda arka kısmı kaydırarak drift yapmak mümkün olduğu gibi otomobil son derece gerçekçi tepki veriyor. Arka kısmın kopmasıyla birlikte sürücünü son derece bilinçli bir şekilde kontra vermesi ve kontrolü elde tutması gerekiyor. Aslında BMW, yeni dört tekerlekten çekiş çözümü ile bu tarz abartılı reaksiyonlardan kaçınmak istiyor ancak bu eğlenceyi yaşamak isteyenlerin de haklarına sayı duyuyor. BMW'nin sunmuş olduğu yardım elini kabul etmek istemeyen ve geri çevirmeyi tercih edenler için 2WD modu sunuluyor. Ancak bu modu seçen sürücülerin elektronik kontrollü kilidin çalışma prensibine alışması gerekiyor. Kilit yüzde sıfır ile yüzde 100 arasında değişken oranlarda çalışıyor, yani ya hep ya hiç mantığıyla. Haliyle yüzde 100 denilen şey sadece teorik bir ifade. Pratiğe yansıması ise torkun çok büyük bölümünün viraj dışındaki tekerleğe aktarılmasıyla gerçekleşiyor. Böylece etkin ve kontrollü bir sürüş karakteri elde edilebiliyor. Ancak dikkat edilmesi gereken, arka kısmın kopmasıyla ayağı gazdan çekmemek. Bu arka kısmın tamamen kontrolden çıkması anlamına geliyor ki, bunun sonucu olarak spin atmak kaçınılmaz olacaktır. Yani hafif de olsa gaza basmaya devam etmek gerekiyor.

> "Heyecan uyandıran 750 Nm tork, dört tekerlekten çekiş üzerinden etkileyici bir hızlanma, ya da arkadan itişli kullanımda eğlenceli bir drift yaşatıyor"

Bunun içinse önce otomobile daha da önemlisi motora ve gaz emirlerine vermiş olduğu tepkilere alışmak gerekiyor. Küçük gaz pedalı hareketleri bile ani tork ve güç üretimi ile sonuçlanıyor. Gaz pedalına biraz fazla basılmasıyla arka aks hareketlenebiliyor ve ne olduğunu bile anlamadan arka kısım kopabiliyor. Böyle bir durumda yapılabilecek en iyi şey ise direksiyon ile doğru açı ve oranda kontra vermek. 750 Nm tork bu tarz heybetli ve ağır bir sedanı bile çok kolay kontrolden çıkartabilir. Bu gibi durumlarda M5'i kontrol altında tutmak ise sağ ayak ile iki elin beceri ve senkronizasyonuna bağlı. İlgili senkronizasyonun hayata geçirilmesiyle birlikte bol dumanlı ve bol yanlamalı ama oldukça da eğlenceli bir sürüş elde edilebiliyor. Eğlenceli olduğu kadar kontrollü bir sürüş için geri bildirimi yüksek ve direkt çalışan direksiyon sistemi elinden geleni yapıyor. Eğlenceli bir drift ile korkutucu bir spin arasındaki ince çizgiyi ayarlamak ise sürücüye kalmış durumda. En iyi tur zamanına değil de, en eğlenceli tura odaklanma zamanı...

Yazı: Yaman Yılmaz

SONUÇ

4x4 artı 2x4 eşittir M5

BMW ilk kez M5'i dört tekerlekten çekişle donatıyor. Dört tekerlekten çekiş sistemi, 750 Nm torkun arka aks tekerleklerinin zemine tutunmakta zorlandığı noktalarda ön akstaki tekerlekleri devreye sokuyor. Normal şartlar altında, isteyen dört tekerlekten çekişi devreden çıkartıp arkadan itişli olarak da yoluna devam edebiliyor. Böylece yeni BMW M5 güvenli bir şekilde çok hızlı yol almak isteyenler kadar drift yaparak eğlenmek isteyenlere de hitap edebiliyor.



Vites kolunun solunda çekiş, süspansiyon ve direksiyon ayarlarına ait kumanda paneli yer alıyor

Ford ürün yelpazesini genişletiyor

Ülkemizde rakiplerine oranla daha az sayıda sınıfta mücadele eden Ford, ürün yelpazesini SUV modellerle genişletiyor. Kuga ve Edge'in ardından 2018 Nisan ayında EcoSport'un da satışa sunulmasıyla SUV sınıfında hatırı sayılır bir ürün gamına sahip olacak







Kabin oldukça kaliteli görünüyor

Lamborghini'nin bile SUV modeller tasarladığı günümüzde, diğer markaların bu sınıfta yer alan araçlara yatırım yapması kaçınılmaz oluyor. Ford da bu markalardan biri. Amerika'da SUV sınıfının en iddialı markalarından biri olan Ford, ülkemizde bu anlamda biraz geride kalmıştı. Bir türlü isteneni veremeyen Kuga'nın ardından daha iddialı Edge modelini satmaya başlayan Ford, asıl bombayı EcoSport ile patlatacağa benziyor. Yeni Ford EcoSport, Romanya'nın Craiova şehrinde 200 milyon Euro tutarında yatırımla kurulan Ford fabrikasında üretilerek, Edge ve Kuga ile birlikte Avrupa'daki SUV ailesinde yerini alacak. SUV esintili yeni Fiesta Active de gelecek sene Avrupa'da satışa sunulacak. Türkiye'ye 2018 Nisan ayında gelmesi planlanan EcoSport modelini Lizbon'da gerçekleştirilen testte kullanma imkânı bulduk.

Yeni EcoSport, tasarım anlamında ağabeyi Kuga ile benzerlikler taşıyor. Orta kısmı yüksek yapılı kaput, önde daha net bir görünüm sunuyor. Ön tasarımda yeni büyük ikiz kenar şekilli ızgaranın hakimiyeti görülüyor. Ön görünümü tamamlayan aydınlatma sistemiyle sunulan köşeli tasarımlı farlar, gündüz yanan LED farları içeriyor. Sırt çantalarının şeritlerinden esinlenilen ve maceracı bir karakteri yansıtmak üzere tasarlanan köşeli sis lambaları öndeki profili tamamlıyor. Yeni EcoSport'un arka tamponu ve stop lambası tasarımları da daha net bir görünüm elde etmek için yenilenmiş. Otomobilin dış tasarımındaki en çok dikkat çeken detaylardan biri bagaj kapağının açılma şekli. Alıştığımız yukarı doğru açılan bagajların aksine EcoSport'un bagajı aracın kapıları gibi yana doğru açılıyor.

Müşteriler, yıldırım mavi, yakut kırmızı ve canlı safari turuncu gibi 12 dış renk arasından seçim yapabilirken, yeni kontrast renkli tavan seçeneğiyle araçlarını kişiselleştirebilecekler.

Otomobilin iç mekânına geçince güncel Mercedes A-Serisi'nden hatırladığımız sonradan takılmış gibi duran iPad benzeri dijital ekranla karşılaşıyoruz. Bu ekran, tasarım anlamında otomobilin orta konsoluna yedirilseydi daha şık olabilirdi.

Ford'un SYNC 3 iletişim ve eğlence sistemi, Apple CarPlay ve Android Auto ile eşleştirilebiliyor. SYNC 3, EcoSport'un birleştirme ve kaydırma hareketleriyle kullanılabilen 8.0 inç renkli dokunmatik ekranıyla destekleniyor. SYNC 3 özelliğiyle sunulan diğer seçenek ise 6.5 inç renkli dokunmatik ekran. Ayrıca bluetooth bağlantılı ve iki USB girişli 4.2 inç renkli ekran da tercih edilebiliyor.

Önden çekişli ve altı ileri manuel şanzımanlı, 125 HP 1.5 litre EcoBlue dizel model, 2018 yılının ortalarından itibaren sunulacak ve daha düşük CO_2 ile daha yüksek yakıt verimliliği sağlayacak. Ford'un 100 HP 1.5 litre TDCi dizel motoru ise önden çekişli ve yeni altı ileri manuel şanzımanıyla, 4.1 lt/100 km yakıt verimliliği ve 107 g/km CO_2 emisyon özellikleriyle lansmandan itibaren satışa sunulacak.

Seçenekler arasında Ford'un bol ödüllü 1.0 litre EcoBoost benzinli motorunun 140 HP ve 125 HP versiyonları, 5.2 lt/100 km tüketim ve 119 g/km CO_2 emisyonu değerleriyle yer alıyor. 2018 yılı ortasından itibaren altı ileri manuel şanzımanlı 100 HP 1.0 litre EcoBoost motor da sunulacak. Lansmanla birlikte satılacak olan, 125 HP 1.0 litre EcoBoost motor, 5.8 lt/100 km tüketim ve 134 g/km CO_2 emisyonuna sahip. Bu motor seçeneği, altı ileri otomatik şanzıman ve direksiyondan vites değiştirme kolaylığı sunacak. EcoSport, bu sınıftaki az sayıdaki dört tekerlekten çekişli (125 HP dizel)araçtan biri. Akıllı dört tekerlekten çekiş (AWD) sistemi, aracın lastiklerinin yol yüzeyini nasıl kavradığını ölçerek ön ve arka tekerlekler arasındaki tork dağılımını 20 milisaniyeden daha kısa sürede yani göz kırpmadan yirmi kat daha hızlı şekilde 50/50 oranında ayarlayabiliyor. Sistem, torku dört tekerlek arasında sürekli akıcı bir şekilde değiştirirken özellikle kaygan koşullarda daha güvenli yol tutuş sağlıyor.

Yazı: Yaman Yılmaz
Lizbon, Portekiz

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser
5 kişilik, 5 kapılı SUV, uzunluk x genişlik x yükseklik 4017 x 1765 x 1650 mm, aks aralığı 2519 mm, boş ağırlık 1350 kg

Yürüyen aksam
McPherson ön, torsiyon çubuklu arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 205/50 R17

Güç aktarımı
Önden çekişli, 6 ileri otomatik

Motor
Sıralı 3 silindirli, DOHC, 12V, turbo, 999 cc hacim, 6300 d/d'de 125 HP güç, 4400 d/d'de 180 Nm tork

Performans
0-100 km/s..........11.6 sn
Maksimum hız..........180 km/s
Ortalama tüketim..........5.8 lt/100 km

Baz fiyat
Ford EcoSport 1.0 AT..........Henüz belli değil



SONUÇ

EcoSport nisan ayında geliyor

Ford, yeni EcoSport ile SUV ürün gamını güçlendirmeye devam ediyor. Renault Captur ve Peugeot 2008 gibi güçlü rakiplerinin karşısına çıkacak olan Ford EcoSport, eğer iyi bir fiyatla satışa sunulursa, yüksek satış adetlerine ulaşabilir.

Premium kompakt SUV'da yeni soluk



İsveçli üreticinin dönüm noktası niteliğindeki yeni şehirli SUV modeli XC40'ı Barselona'da kullandık. Volvo, yeni XC40 ile daha önce hiç Volvo markasıyla tanışmamış olan müşterileri hedefliyor.

Yazının girişinde XC40 için dönüm noktası tabirini kullandım fakat marka için ilk dönüm noktası aslında XC90'dı. Ardından tanıtılan XC60 ve XC40'la birlikte Volvo SUV ailesi tamamlamış oldu. Baktığınızda büyükten küçüğe doğru bir sıralama var. Fakat Volvo, XC40'ı küçük kardeş olarak anılan bir SUV olarak nitelendirmiyor. Aksine XC60 ve XC90'nın bir kuzeni olarak görüyor. Bu da XC40'ın marka içinde farklı bir noktada konumlanmasına neden oluyor. Bu otomobil marka için birçok yenilikle birlikte geliyor ve Volvo bu segmentte ilk kez bir model sunuyor.

Tasarım olarak diğer kuzenlere benziyor olsa da detaylardaki bir çok farklılık 60 ve 90 serilerinden ayrılmasına neden oluyor.

Aslında genel hatlarıyla 90 serisine daha çok benzeyen XC40, İskandinav tasarımını başka bir boyuta taşıyor. Yeni ön ızgarası ve Thor'un çekici olarak anılan farlar sıra dışı renklerle birlikte oldukça zengin ve eğlenceli bir kombinasyon yaratmanıza olanak tanıyacak. Buna isteğe bağlı olarak sunulan çift renk kombinasyonları da dahil. XC40'ın yerden yüksek yapısı, gerçek bir SUV'dan beklenen gövde oranlarını yansıtıyor. Ayrıca ön tarafa göre daha geniş arka tasarımının da katkısıyla kaslı bir görünümü de beraberinde getiriyor.

XC40, markanın 60 ve 90 serilerinde kullanılan teknolojilerine tamamına sahip. Bunlara baktığımızda; güvenlik sistemleri, bilgi-eğlence sistemleri, dijital ekranlar gibi teknolojik detaylar olmak üzere hepsi otomobilde yer alıyor. Güvenlik anlamında bakarsak, bu özellikler XC40'ı kendi segmentinde en güvenli otomobil haline getiriyor.

Yeni XC40, Volvo Cars'ın yeni kompakt modüler araç mimarisi (CMA) üzerinde üretilen ilk model olma özelliğini taşıyor

Volvo 60 ve 90 serilerini SPA adını verdiği altyapıyla üretiyor. Bu ölçeklenebilir bir platformdu fakat XC40'da yeni CMA adı verilen modüler bir platforma yer veriliyor ve bu altyapı da ilk kez XC40'da kullanılıyor. Bundan sonra üretilecek 40 serisine ait diğer otomobiller de bu platformu kullanacak. Ayrıca bu platform, tamamen elektrikli bir versiyona da hazır durumda.

CMA bildik Volvo tepkilerinin dışında daha hisli ve hızlı tepkiler veren bir









Yeni XC40'ın kapı içlerinde ve zemin döşemelerinde özel bir malzeme kullanılıyor

Sensus bilgi ve eğlence sistemi pratik bir kullanım sağlarken, dokunmatik ekran aynı zamanda otomobilin birçok fonksiyonuna erişimi kolaylaştırıyor

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser
5 kişilik, 5 kapılı SUV, uzunluk x genişlik x yükseklik 4425 x 1863 x 1652 mm aks aralığı 2702 mm, boş ağırlık 1824 kg

Yürüyen aksam
McPherson ön, çok kollu arka süspansiyon, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 235/50 R19

Güç aktarımı
Dört tekerlekten çekişli, 8 ileri otomatik

Motor
Sıralı 4 silindirli, DOHC, 16V, turbo, 1969 cc hacim, 4000 d/d'de 190 HP güç, 1750 d/d'de 400 Nm tork

Performans
0–100 km/s.. 7.9 sn
Maksimum hız................................ 210 km/s
Yakıt tüketimi............................ 5.0 lt/100 km

Fiyat
Volvo XC40 D4........................Henüz belli değil

sürüş karakterini sürücüsüne yansıtıyor. Otomobil özellikle zorlu virajlardaki son derece çevik davranabiliyor ve çokça şikayet ettiğimiz Volvo direksiyonu da artık bu otomobille birlikte çok daha çabuk ve doğrusal cevaplar verebiliyor. Biraz da boyutlardan bahsedelim. Çünkü boyutların hikâyesi gerçekten de önemli... Volvo mühendisleri XC40'ı tasarlanırken boyutlandırma konusuna bir hayli zaman harcamış ve ortaya 4.4 m uzunluğa, 1.9 m genişliğe, 1.6 m yüksekliğe sahip bir SUV çıkmış. Yerden yüksekliği 211 mm olan otomobilin aks aralığı ise 2.7 m ve bagaj hacmi de 460 litre.

İşte tam bu noktada neden XC40'ın ailenin diğer üyelerinin kardeşi olmadığı ortaya çıkıyor. XC60, XC40'dan 26 cm daha uzun, 4.0 cm daha geniş, aks aralığı olarak da 16 cm'lik bir fark var. Yükseklik olarak ise neredeyse birbirine yakın değerler ortaya koyuyor. Yapılan araştırmalar bu segmentteki kullanıcıların yüksek bir oturma pozisyonu tercih ettiklerini ortaya koyuyor.

Otomobilin iç tasarımı da diğer modellere göre oldukça farklı. Burada 60 ve 90 serileriyle ortak olarak gösterebileceğimiz tek şey 12.3 inçlik gösterge paneli ve 9.0 inç'lik Sensus ekran. Saklama alanları, vites topuzu, konsol, kabindeki kaplanmış alanlar ve havalandırma ızgaraları, koltuklar hatta direksiyon simidi dahi yeni ve tamamen XC40'a özgü bir dille karşımıza çıkıyor. Dikkat çeken bir diğer detay ise kapılardan yere doğru devam eden kırmızı renkli döşemeler. Bu döşemeler, yüzde 100 dönüştürülmüş malzemelerden elde ediliyor. 90 ve 60 serisi modellerinde de kullanılan ödüllü ve öncü güvenlik teknolojileri, buna en güncel nesli ile City Safety ve yarı otonom sürüş sistemi Pilot Assist de dahil, XC40 modelinde de kullanım bulurken, bu sınıfa tamamen yeni güvenlik standartları getiriyor.

XC40 ülkemizde Momentum ve R-Design olmak üzere iki farklı donanım seçeneğiyle ithal edilecek. İlerleyen dönemlerde de Inscripton donanım seviyesi tercih edilebilecek. R-Design'ın sportif öğelerinin yanı sıra dıştan bakıldığında en belirgin özelliği siyah tavana sahip olması ve bu özellik sadece R-Design'a özgü. Motorlar abaktığımızda da ülkemize gelecek iki seçenek bulunuyor. Bunlardan biri sekiz ileri otomatik şanzımanla kombine edilmiş olan 190 HP gücündeki, 400 Nm torka sahip 2.0 lt'lik D4 ünite, diğeri ise 2.0 lt'lik turbo-benzinli olan T5. Bu motor 247 HP gücünde ve 350 Nm tork değeri üretiyor.

Yazı: Ahmet Armağan
Barselona, İspanya



SONUÇ

Küçük motor?

Volvo XC40 ülkemize iki motor seçeneğiyle gelecek. Bunlardan biri 2.0 lt'lik D4 ünite, diğeriyse 2.0 lt'lik T5 benzinli motor. Bu iki alternatif de yüksek vergi diliminde olduğu için henüz fiyatı açıklanmayan XC40'ı bir hayli yukarılarda konumlayacak. Fakat önümüzdeki aylarda markanın 1.5 lt'lik benzinli motoru XC40'da kullanılacak, bu iyi haber. Kötü haber ise sadece manuel şanzımanla gelecek olması...

Başlangıçtan zirveye

Lüks sınıfta çıta yüksekten öteye taşınıyor. Alman markaların premium oyuncaklarına karşı, tamamıyla Japon kültürünü hissettiren ve markanın yaratıcısı durumunda olan LS500h, lükse farklı bir açıdan baktırmayı hedefliyor. İşi zor mu? Evet ama eli de güçlü...

Amerikan pazarını fethetmeye kararlı bir Japon marka ve onun başarı öyküsünden bahsedilse, liste başına Lexus'u koyabilirsiniz. Japon mühendisliğinin Amerikan kültürüne aşina olması, alışması için gereken yılların ardından fitili ateşlenen markanın ilk modeli LS 400 olmuştu. 1989'da California'da tanıtılan bu modelin üzerinden yaklaşık 30 yıl ve beş jenerasyon geçti ve İstanbul'da kış mevsimine merhaba dediğimiz bu günlerde Muskat'ta 27 derecede bizi selamlayan da bu yakışıklıydı. Mercedes-Benz S-Serisi, BMW 7 Serisi ve Audi A8 gibi dominant modellerin arasından sıyrılmak için DNA'larına ve Japon kültürüne bağlı kalmayı planlayan mühendisler yenilik ve teknolojileri de otomobilin kalbine koymuşlar. 5235 mm'lik devasa uzunluk, seleften 35 mm fazla ve 3125 mm'lik aks aralığı arkadaki patronların adeta bir business class yolcuya bürünmesine olanak tanıyor. Markanın sporcusu LC ile ortak platformu kullanan LS, 1400 mühendisin altı yıllık çalışmasının sonucu. Takumi ustaları olarak adlandırılan ve Lexus'un en deneyimli (25 yıl ortalama tecrübe) çalışanlarının elinden çıkan LS'nin arka koltuğuna atıyorum kendimi. 1.80 metre uzunluğundaki bendeniz hemen yatak pozisyonuyla konforu deniyorum. Arkada devasa bir alan var. Mark Levinson Reference müzik sistemi 23 hoparlörüyle iç mekândaki konforu kişiselleştirebilecek durumda. Arka koltuklarda kafalıklarda bulunan multimedya ekranlar kişiye özel. Otomobildeki iklimlendirme de öyle. İçerideki ses yalıtımı tahmin edildiği gibi başarılı, bunun yanısıra iç mekândaki olası seslere karşın hoparlörler de ses kesici özellikte çalışıyor. Böyle bir otomobilde direksiyonda olmaktansa arka koltuk keyfini aktarmayı daha doğru buluyorum. Kullanılan malzeme üst düzey, kapı içlerindeki tasarım fazlasıyla akıcı ve şık. Japon markalar ile ilgili en zorlandığım kısımlar kültürlerine verdikleri özel isimler. Buyurun bir yenisi; Japon misafirperverliğine atıfta bulunan Omotenashi, LS'nin sizs adeta misafir etmesi anlamına geliyor. Arka koltuklarda ve ön koltuklarda bulunan masaj yolculuğu keyfe dönüştürüyor. Shiatsu adı verilen bu sistem, masaj uzmanlarının yorumlarıyla geliştirilmiş. Yolculuk boyunca masaj tuşu-

Vitesler direksiyon arkasından da değişebiliyor













Lexus LS 500h, hem sürücü hem de arka koltuk yolcuları için son derece konforlu

Arka koltuklarda oturanlar kendi ayarlarını kendi yapıyor...

Otomobilde birçok sürüş modu bulunuyor



nu eskitmiş olabilirim.

Jantlar bile iç mekânın sessiz olması için özel olarak tasarlanmış. Yani LS, kullanıcısının ve arka koltuk yolcularının tam anlamıyla keyfi için üretilmiş. Ön koltuk 28 arka koltuk 22 farklı biçimde ayarlanabiliyor.

Peki ya Lexus LS'in kalbinde nasıl bir ünite var? Tabii ki bir hibrit. Toplamda 359 HP güç üretebilen 3.5 litrelik bir benzinli motor ve iki elektrikli motor uyumuyla 10 ileri bir CVT'yi bütünleştiren LS, 0-100 km/s hızlanmasını 5.5 saniyede tamamlıyor. Yani bu rakam AMG logolu bir S-Serisi'ne oranla yavaş ama Lexus bu konuyla pek ilgilenmiyor. Kullanıcı açısından da gaz pedalına saygılı, verimli bir motor, konfor odaklı bir şanzıman ve itaatkâr bir direksiyon var. Hibrit tüketim rakamları 1.5 litrelik bir benzinli üniteye yakın. 400 km'lik rotamızda ortalama 8.0 lt /100 km'lik tüketime ulaştık. Yeni çok kademeli hibrit sistemi sayesinde motor devri 6600 d/d'ye kadar yükseltilmiş. Yani LS, sadece arka koltuktakileri değil direksiyonu başındakileri de mutlu etme niyetinde. Yol boyunca V6 motordan çıkan tatlı sesler beni keyiflendirmeyi başardı. Mart ayından itibaren Türkiye'de de satılmaya başlanacak olan LS, 235 ila 327 bin Euro arasında değişen fiyatlara sahip. Euro kurlarıyla birlikte hesaplamakta zorlanılan rakamlar olsa da bu sınıfın limitleri yüksek. LS'nin de önemli kozlar var. Alman markalardan sıkılan veya farklı olmak isteyen patronların tercih listesine girebilir.

Yazı: Volkan Demirkuşak
Muskat, Umman



TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser
5 kişilik, 4 kapılı sedan, uzunluk x genişlik x yükseklik 5235 x 1900 x 1460 mm aks aralığı 3125 mm, boş ağırlık 2250 kg

Yürüyen aksam
Çok kollu ön, çok kollu arka süspansiyon, havalı yaylar, viraj denge çubukları, lastikler 245/45 R20

Güç aktarımı
Dört tekerlekten çekişli, CVT otomatik şanz.

Motor
V6 silindirli, DOHC, 24V, 3456 cc hacim, 6600 d/d'de 299 HP güç, 5100 d/d'de 350 Nm tork, toplam güç 359 HP

Performans
0–100 km/s.. 5.5 sn
Maksimum hız................................ 250 km/s
Yakıt tüketimi........................... 7.0 lt/100 km

Fiyat
Lexus LS 500h.............................327.000 Euro



SONUÇ

Farklı olmak!

Bazı işler zordur. LS'nin Türkiye'deki işi de öyle. Özellikle bürokrasinin, devletin ve patronların tercih ettiği bu sınıfta Alman markaların psikolojik üstünlüğü yadsınamaz. Ama Japon markanın Amerika pazarındaki başarısı da. Lexus Türkiye'nin önünde geçilmesi gereken birkaç yıl var. Marka bilinirliğinin artması ve sürdürülebilirlik bu konuların başında geliyor. Farklı olmak isteyenlerin ise beklemesine hiç ama hiç gerek yok.



Yeni Duster artık tamamen eksiksiz

Dacia Duster, yenilenen haliyle gücüne güç katacak. Uzun bir bekleyişin ardından Yunanistan'ın Atina kentinde dünya ile aynı anda kullandığımız otomobil, eksik dediğimiz birçok şeyi tamamlamış olarak karşımıza çıkıyor

SUV denildiğinde herkesin algısı farklı. Kimileri yerden daha yüksekte olmak, kimileri prestij kimileri ise SUV'ların fonksiyonelliğinden faydalanmak için bu otomobilleri tercih ediyor. Tabii ki bunun maliyeti her anlamda diğer otomobillere göre yüksek.

Dacia, bundan yedi yıl önce herkesin ulaşabileceği son derece fonksiyonel bir SUV yarattı. Belki de eşi benzeri olmayan bu otomobil, kalite beklentisi çok fazla olmayan, yüksek donanımlar istemeyen, dinamik sürüş gibi konularla çok da işi olmayan kullanıcılar için biçilmiş kaftan niteliğindeydi.

Yerden yüksekti, sağlamdı, Renault gibi bir markanın ürünüydü. Hatta grubun Nissan ittifakıyla birlikte kullandığı dört tekerlekten çekiş sistemi dahi Duster'a entegre edilmişti ve sadece yolda değil arazide de beklentileri fazlasıyla karşılıyordu.

2018 yılına geldiğimizde tabii ki eksikleri bir hayli fazlaydı. Örneğin izolasyon, yol tutuş, direksiyon hissi, donanım...

Büyüyen SUV segmenti müşterin beklentisini de arttırmıştı. Dacia da bu otomobilde bir dizi yeniliğe giderek ilk kez Frankfurt Otomobil Fuarı'nda yeni Duster'ın örtüsünü kaldırdı. Bizler de o ilk görüşün ardından geçtiğimiz ay dünya ile aynı anda yeni Duster'ı kullanmak üzere Yunanistan'ın başkenti Atina'nın güney bölgesine gittik.

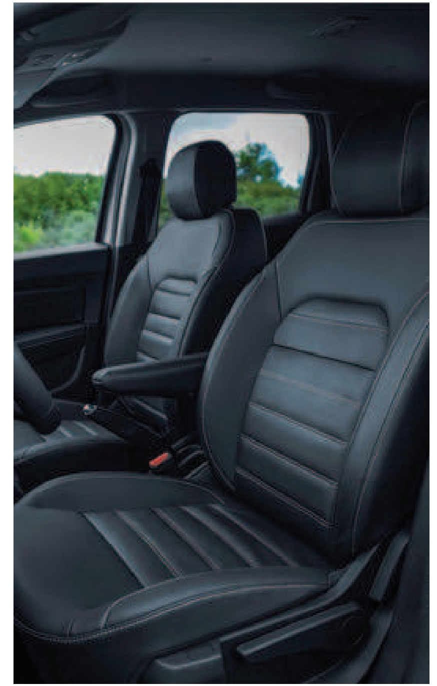
Yeni Duster'a dıştan baktığımızda artık çok daha kaslı görünüyor. Bunda tabii ki yeni ön ızgaranın payı büyük. Ayrıca farların ucuna dek devam ediyor olması bu genişliği daha da perçinliyor. Yeni farlar LED gündüz farlarıyla birlikte sunuluyor. Yeni Duster'ın kaputu da farklı tasarım detayıyla bu görünüme katkıda bulunuyor.

Sürüş için otomobilin içine bindiğimizde bambaşka bir kabin bizleri karşılıyor. Burada en dikkat çeken nokta ise sürücü odaklı bir konsolun tasarlanmış olması. Özellikle ekran tamamen sürücüye dönük şekilde tasarlanmış ve 74 mm daha yükseğe konumlandırılmış. Ayrıca hemen üstte telefonunuzu koymanız için minicik bir detaya da yer verilmiş.

Eski Duster'daki en önemli sorunlardan biri ön camın sürücü ve yolcuya çok yakın bir noktada olmasıydı. Yeni Duster'da mühendisler ön camı 100 mm öne taşıyarak ve daha eğimli hale getirerek kabinin daha geniş ve daha hacimli bir hale gelmesini sağlamışlar. Otomatik klima kontrolü için yenilenen düğme takımı da artık son derece kullanışlı ve şık.

Sürüş ve oturma pozisyonu eskiye göre çok daha iyi bir şekilde konumlandırılıyor. Direksiyonun yüksekliği 40 mm ve derinliği 50 mm'lik değerler içinde ayarlanabiliyor. Yeni elektrik destekli direksiyonun hissi, döndürmek için gereken gücün yüzde 35 oranında azaltılması ve dönüş çapının yüzde 6 oranında azaltılması sayesinde artık çok daha keskin tepkilere sahip.







Orta konsol, kullanıcı dostu ve modern olan yeni tuş takımı ile yenilenmiş durumda





Yeni Duster, gelişmiş bir ses kalitesi için 165 mm'lik çift hoparlör ile donatılmış

Yeni Duster'da; yaklaşma ve ayrılma açıları sırasıyla 4x4 model için 30 ve 33 derece ve 4x2 model için ise 30 ile 34 derece

Ayrıca sürücü koltuğunda, bir kol dayanağı, bel ayarı ve artırılmış 60 mm'lik yeni bir yükseklik ayarlama sistemi (daha önceki modelde 40 mm) bulunuyor. Daha fazla destek için koltuk minderi 20 mm daha uzun olarak tasarlanmış.

Test sürüşü yaptığımız otomobil 1.5 lt'lik bildik dCi ünite ve EDC çift kavramalı otomatik şanzımanla eşleşiyor. Otomobilde ergonomik ve izolasyon anlamında büyük geliştirmeler var. Öncelikli olarak motor sesi kabine yüzde 30 oranında azalmış olarak geliyor ve bu geliştirmeyi rahatlıkla fark ediyorsunuz. Ön camlarda da 0.35 mm daha kalın camlar kullanılıyor. İç mekânda ise titreşimin azaltılması için motor traversi, şasi rayları, torpido paneli güçlendirilmiş.

Süspansiyon ve kabin rijitliği de artırılan Duster artık yola daha iyi tutunuyor ve çok daha gelişmiş bir viraj kabiliyetine sahip.

Kısacası Duster'ın altyapısı değişmemiş olsa da baştan aşağıya yenilenmiş ve eksiklerinden arınmış olarak birkaç ay içinde ülkemizde satılmaya başlanacak.

Yeni Dacia Duster'da 1.6 SCe 115 HP (4x2 ve 4x4) ve 1.2 TCe 125 HP (4x2 ve 4x4) benzinli motorlar mevcut. Manuel şanzımanlı bu motorun LPG'li versiyonu da mevcut olacak. Ayrıca tanıdık 1.5 dCi motor, 90 HP (4x2) ve 110 HP (4x2 ve 4x4) seçeneklere sahip. 1.5 dCi 110 HP 4x2 versiyonu, EDC altı ileri otomatik şanzımanla da satın alınabilecek.

Yazı: Ahmet Armağan
Atina, Yunanistan

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser
5 kişilik, 5 kapılı SUV, uzunluk x genişlik x yükseklik 4341 x 1804 x 1693 mm aks aralığı 2676 mm, boş ağırlık 1304 kg

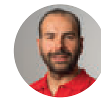
Yürüyen aksam
McPherson ön, torsiyon çubuklu arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 215/65 R16

Güç aktarımı
Önden çekişli, 6 ileri otomatik şanzıman

Motor
Sıralı 4 silindirli, DOHC, 12V, turbo, 1461 cc hacim, 4000 d/d'de 110 HP güç, 1750 d/d'de 260 Nm tork

Performans
0–100 km/s.. 11.9 sn
Maksimum hız................................ 171 km/s
Yakıt tüketimi............................ 4.4 lt/100 km

Fiyat
Dacia Duster 1.5 dCi EDC 4x2...........Belli değil



SONUÇ

Çok satar

Yeni Dacia Duster artık sadece ekonomik bir SUV arayanların değil, SUV arayışı içinde olan hemen her kesimden kullanıcının ilgisini çekecek bir otomobil haline geldi. Özellikle konfor ve sürüş özelliklerinin ciddi ölçüde artması bana göre satışları etkileyecek ön önemli faktörlerin başında geliyor. Ayrıca hem dizel hem benzinli motor seçeneklerinin yanı sıra iyi çalışan bir otomatik şanzımanı olması da avantaj. 4x4 ihtiyacı olanlar için sunulan versiyon da bu yöndeki beklentileri sonuna kadar karşılıyor. Eski Duster'ı beğenmiyor olabilirsiniz. Fakat yenilenen Duster'ı mutlaka bir kez kullanın derim.



Opel Crossland X 1.6 CDTI

Opel X ailesinin ikinci üyesi olan Crossland, ekonomik bir seçenekle karşımıza çıkıyor.

Herkes bütçesine göre bir SUV almanın peşinde. Bırakın SUV almayı, yeni bir küçük sınıf otomobil almak bile eskisi kadar kolay değil. Tüm bu artan rakamların arasında Opel, hem ekonomik hem de uygun fiyatlı bir model olarak Crossland X'i bizlere sunuyor.

Öncelikli olarak biraz tasarımından bahsedelim. İlk bakışta otomobil kendini biraz da olsa MPV gibi hissettiriyor. Detaylara baktığımızda; burun kısmı, yüksek kaputu, geniş farları, tavan rayları ve sağlam görünümü onun çok güçlü olmasa da bir SUV/crossover kimliğine bürünmesini sağlıyor. Fakat yan ve omuz çizgisi Crossland X'i ne yazık ki MPV havasından çıkaramıyor.

Crossland X'i kardeşi Mokka ile kıyasladığınızda düşük cam çizgisi ve daha geniş cam yüzeyler sayesinde içerde daha ferah bir alanda olduğunuzu hissettiriyor. Crossland X'in Mokka'ya oranla çok yönlü, pratik ve ekonomik bir alternatif olduğunu söyleyebiliriz.

Kullandığımız Crossland X 1.6 lt'lik CDTI üniteyle manuel şanzımanlı olarak satılıyor. Stop/start özelliğine sahip bu motor 99 HP ve oldukça da verimli. 1.6 litrelik dizel motor, kâğıt üzerinde 12.0 saniyede 0'dan 100 km/s'ye ulaşıyor. 1750 d/d'de doruğa ulaşan 254Nm'lik etkileyici tork sayesinde esneklik başarılı. Bu tabii Opel'e özel bir motor değil. Markanın PSA Group çatısı altına girmesinin ardından yeni nesil Opel modellerinde kullanılan aslında BlueHDi olarak da bildiğimiz 1560 cc'lik ünite. Crossland X'in dizel versiyonunu 1.2 lt'lik benzinli versiyonla kıyasladığımızda, daha fazla tork ve düşük devirlerde çok daha hızlı hissettiren bir yapısı var. Beş ileri otomatik şanzımanla kombine edilmiş olan bu motor, aslına bakarsanız uzun otoyol yolculukları için çok da uygun olmayabilir.

Hangi motorla olursanız olun, tüm Crossland X modelleri, beş kişilik yaşam alanı ve geniş bagajıyla, aydınlık ve ferah bir kabin sunuyor. Ön tarafta birçok saklama gözü var ve arka taraftaki baş ve bacak mesafesi gerçekten de oldukça iyi.

Crossland X, teknolojik anlamda da beklentileri karşılıyor. Apple CarPlay ve Android Auto uyumlu 8.0 inçe kadar büyüyen opsiyonel renkli dokunmatik ekrana sahip bilgi eğlence sistemleri Radio R 4.0 IntelliLink ve Navi 5.0 IntelliLink orta konsola yer alıyor.

Uyumlu akıllı telefonlar için kablosuz şarj imkânı da sağlanıyor. Tüm bunlara ek olarak dizel versiyonu eğerki otomatik şanzımanla tercih etmek isterseniz ne yazık ki bu seçenek sunulmuyor.

Burada alternatif olarak 1.2 lt'lik turbo/benzinli olan modeli tercih edebilirsiniz ki, onu da giriş seviyesinde manuel şanzımanlı dizel versiyondan 2 bin TL daha ucuza satın alabiliyorsunuz.

Yazı: Ahmet Armağan
Fotoğraf: Egemen Atiyar

1.6 lt'lik PSA imzalı motor oldukça ekonomik

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser

5 kişilik, 5 kapılı, crossover, uzunluk x genişlik x yükseklik 4212 x 1765 x 1605 mm, aks aralığı 2604 mm, boş ağırlık 1214 kg

Yürüyen aksam

McPherson ön, torsiyon çubuklu arka süspansiyon, helezon yaylar, gazlı amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 2155/50 R17

Güç aktarımı

Önden çekişli, 5 ileri manuel şanzıman

Motor

Sıralı 4 silindirli, DOHC, 16V, turbo dizel, 1560 cc hacim, 3750 d/d'de 99 HP güç, 1750 d/d'de 254 Nm tork

Performans

0-100 km/s..12.0 sn
Maksimum hız................................ 180 km/s
Ortalama tüketim.......................3.9 lt/100 km

Fiyat

Opel Crossland X 1.6 CDTI............. 118.400 TL



Kabin ferah fakat oturma pozisyonu daha iyi olabilirdi

SONUÇ

Pratik kabin, yüksek torklu motor

Eğlencesiz sürüş



Crossland X opsiyonel olarak şerit takip asistanına yer veriyor



Crossland X'in arka tasarımı, bir SUV'dan çok MPV'yi andırıyor



Kia Niro HEV

En düşük yakıt tüketimine sahip hibrit otomobil unvanıyla Guinness Rekorlar Kitabı'na giren, Kia'nın ülkemizdeki ilk ve tek hibrit modeli olan Niro ile birlikteyiz.

Güney Koreli üretici Kia, yeni modeli Niro'yu mayıs ayında Türkiye'de satışa sundu. Niro, hem crossover hem de hibrit otomobillerin her geçen gün daha fazla kullanıcıyı kendisine çektiği ülkemizde, bu iki özelliği bir arada sunan tek rakibi Toyota CH-R'yi gözüne kestiriyor.

Otomobilin dış tasarımında Kia'nın sade tasarım felsefesinin geçerli olduğu görülüyor. Yukarı doğru çekik ön farlar ve enlemesine yerleştirilen ince ön ızgara ile Niro'nun burun tasarımı diğer Kia modelleriyle benzerlik gösteriyor. Ön tampon altındaki ızgara aracın aerodinamiğine katkıda bulunurken, ızgaranın iki tarafındaki gümüş renkli şeritler araca estetik bir hava katmış. Otomobilin arka tarafında ise geniş stoplar ve köşeli hatlar ile daha sert bir görüntü hâkim.

Niro'nun iç mekânı da yine klasik Kia çizgisinde. Gayet ergonomik tasarlanan iç mekânda, kullanılan malzeme kalitesi oldukça iyi. Sadece 5.5 inçlik multimedya ekranının günümüz standartları için çok küçük ve kullanışsız kaldığını söyleyebiliriz. Kia'nın internet sitesinde kullanılan görsellerdeki daha büyük ebatlı multimedya ekranı ise sanıyoruz Türkiye'deki kullanıcılar sunulmuyor. Zira test aracımız, en üst donanım paketi olan Exclusive paketine sahipken, Niro için bir opsiyonel donanım listesi de bulunmuyor. Bununla birlikte Niro, 220 voltluk priz girişi, kablosuz akıllı telefon şarjı, koltuk ve direksiyon ısıtma gibi rakiplerinde nadir bulunan ayrıntıları, Exclusive paketinde standart olarak sunuyor. Otomobilin iç mekânı oldukça ferah. Özellikle arka koltuklardaki geniş diz ve baş mesafesi, CH-R'nin klostrofobik arka koltuklarının fersah fersah ötesinde. Yine aynı şekilde 421 litrelik bagaj hacmi de hem CH-R'ye hem sınıfındaki diğer rakiplerine referans olacak seviyede.

ABD'yi uçtan uca en düşük yakıt tüketimiyle geçerek Guinness Rekorlar Kitabı'na girmeye hak kazanan Niro'nun kaputunun altında 1.6 litre hacimli direkt enjeksiyonlu benzinli motor ve 32 kW gücündeki elektrikli motor birlikte görev yapıyor. Birleşik olarak 141 HP güç üreten bu kombinasyonun 100 km'deki yakıt tüketimi 3.8 litre olarak veriliyor. Kâğıt üzerindeki verileri bırakıp direksiyon başına geçtiğimizde otomobilin seri bir karaktere sahip olmadığını görüyoruz. Performanstan ziyade yakıt ekonomisine odaklanan Niro, yine de sahip olduğu çift kavramalı şanzıman ile şehir içinde yeterli akıcılığı sağlıyor. Yumuşak süspansiyonuyla da gayet konforlu yolculuklar vaat ediyor.

Kia Niro'nun giriş paketi 140 bin 900 TL'den başlarken, en üst donanım içeriğine sahip Exclusive paketli versiyonun fiyatı 153 bin 400 TL. Buna göre en donanımlı Niro, CH-R'nin Diamond paketine göre neredeyse 20 bin TL daha pahalı. Ama bunun karşılığında ekstra donanım, daha geniş ve konforlu yolculuklar vaat ediyor. Bu noktada Niro'nun kullanışlılığı ile CH-R'den müşteri çalacağına inanıyoruz. Yine de Kia bayileri, gösteriş isteyenlerin uğrayacağı ilk durak olmayacaktır.

Yazı: Talha Özkaya
Fotoğraf: Alp Emre Göksel

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser
5 kişilik, 5 kapılı crossover uzunluk x genişlik x yükseklik 4355 x 1805 x 1545 mm, aks aralığı 2700 mm, boş ağırlık 1425 kg

Yürüyen aksam
McPherson ön, çift salıncaklı arka süspansiyon, helezon yaylar, gazlı amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 225/45 R18

Güç aktarımı
Önden çekişli, 6 ileri otomatik şanzıman

Motor
Sıralı 4 silindirli, DOHC, 16V, 1580 cc hacim 2500 d/d'de 141 HP güç, 2400 d/d'de 170 Nm tork + 32 kW elektrikli motor

Performans
0-100 km/s....................11.5 sn
Maksimum hız.................. 162 km/s
Ortalama tüketim..............3.8 lt/100 km

Fiyat
Kia Niro.................... 140.900 TL



Niro'nun tasarımı, klasik Kia çizgilerini yansıtıyor

SONUÇ

 Zengin donanım, kaliteli iç mekân malzemesi

 Küçük multimedya ekranı



İç mekânda kullanılan malzeme oldukça kaliteli

Eğlenceli sürüş teknolojiyle buluştu



Küçük sınıfın mihenk taşlarından biri olan Fiesta, eğlenceli sürüşü, artan kalitesi ve sunduğu bolca teknoloji ile geri döndü

Uzun yıllardır Ford'un birçok modeline sahip olmuş ve kullanmış biri olarak bu marka için aslında diğerlerinden söyleyecek daha fazla sözüm olabilir. Ford aslında gerçekten de kullanıcısıyla bağ kuran markalardan biridir. Bu çok fazla bilenen bir şey değildir ve siz kullandıkça bu hissetmeye başlarsınız.

Eğer bir Ford'a sahipseniz başınızı çok fazla ağrıtacak sorunla karşılaşmazsınız. Kronik problemler yaşamazsınız, üstüne üstlük kendinizi en küçük modelinde dahi her zaman güvende hissedersiniz.

Bugün de markanın en beğenilen modellerinden biri olan Fiesta'yla birlikteyiz. Geçtiğimiz aylarda bu otomobili basın tanıtımının yapıldığı Bodrum'da kullanmıştım.

Geçmişi çok eskilere, 1976'lara dayanan bu model, özellikle son yıllarda popülaritesini bir hayli arttırdı. 2009 yılındaki ödüllü tasarım çizgisi bugün bile yenilenen modelde benzer bir dil ile karşımıza çıkıyor.

Dünyanın en çok satılan küçük sınıf otomobillerinden biri olan Fiesta, artık daha kaliteli ve teknolojik. Ayrıca her zamankinden daha eğlenceli sürüşüyle sekizinci nesil olarak bizlerle.

Yeni Ford Fiesta, sektörün uzun zamandır beklediği modellerden biriydi. Artık işler eskisi gibi değil ve rakipleri arasında artık çok sıkı isimler var. Seat Ibiza, Skoda Fabia ve ezeli rakip VW Polo. Ve yakın bir zamanda açıklanacak olan yeni Opel Corsa... Tüm bu rakiplerin arasında Ford Fiesta eli güçlü özelliklerle öne çıkıyor.

Biraz tasarımdan bahsetmek gerekirse; dıştan bakıldığında aslında yukarıda da bahsettiğim gibi önceki neslin bir revizyonu gibi görünüyor. Fakat değişim aslında otomobilin boyutlarında gözleniyor.

Fiesta, üstün yol tutuş özelliklerini yeni modelde daha da geliştirmiş

Ford bunu, "sade ve zarif tasarım felsefesini sürdürmek" olarak nitelendiriyor.

Otomobilin içine bindiğiniz o üstüne gelen karmaşık kabinden eser yok. Eskiye oranla çok daha ferah bir kabin sizi karşılıyor. Malzeme kalitesi ise fark edilir oranda gelişmiş. Geçmişte dürbün şeklindeki gösterge paneli yerine yekpare bir paneli bizleri karşılıyor. Ayrıca düğmelerin azaltılmış olduğu da gözlerden kaçmıyor. Bu sadelik beraberinde karmaşadan uzak ve sade bir tasarımı getiriyor. Konsolun hemen ortasında yepyeni 8.0 inçlik bir gösterge paneli var ve dokunmatik hissi çok çok iyi. Ford'un SYNC 3 adını verdiği araç içi multimedya sistemiyle büyük bir gelişim yaşamış. Fiesta'daki en



TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser

5 kişlik, 5 kapılı HB, uzunluk x genişlik x yükseklik 4040 x 1783 x 1476 mm aks aralığı 2493 mm, boş ağırlık 1206 kg

Yürüyen aksam

McPherson ön, torsiyon çubuklu arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 195/55 R16

Güç aktarımı

Önden çekişli, 6 ileri otomatik şanzıman

Motor

Sıralı 3 silindirli, DOHC, 12V, turbo, 998 cc hacim, 4500 d/d'de 100 HP güç, 1500 d/d'de 170 Nm tork

Performans

0–100 km/s..12.2 sn
Maksimum hız................................ 180 km/s
Yakıt tüketimi............................ 5.2 lt/100 km

Fiyat

Ford Fiesta 1.0 AT Trend.................. 81.500 TL



Kabin artık daha sade ve karmaşadan uzak

Otomobilin çizgileri genel hatlarıyla önceki modeli anımsatıyor





önemli yenilik ve sınıfında başka bir otomobilde rastlayamayacağımız bir özellik de 10 hoparlör 675 watt'lık B&O Play ses sistemi oluyor. Aslında Fiesta'yı sınıfında sürüş özelliklerinden ziyade öne çıkaran en önemli özelliklerden biri bu...

Opsiyonel olarak tercih edebileceğiniz bu ses sistemi gerçekten de oldukça başarılı. Fiesta'nın teknolojik özelliklerine ek olarak, segmentine öncü olacak sürüş destek sistemleri arasında gece görüşü de sağlayan ve Ford'da ilk defa sunulacak olan yaya algılama özellikli çarpışma önleme yardımcısı gibi özellikler de bulunuyor.

Ford Fiesta zaten genel olarak iyi yol tutan bir otomobil. Hatta bütün Ford otomobiller iyi yol tutar fakat Ford mühendisleri yeni Fiesta'da daha çevik ve sportif bir sürüş kazanmak adına süspansiyon özelliklerini geliştirmiş ve sonucunda da yüzde 10 daha fazla yol tutuş ve yüzde 8 iyileştirilmiş fren mesafesi elde edilmiş. Sürüşte fark edilen önemli değişikliklerden biri de otomobilin artık daha iyi bir izolasyona sahip olduğu. Fiesta, asfalt üzerinde eskiye göre oldukça sessiz ve lastik sesi içeriye çok daha az geliyor.

1.0 lt'lik motorun performansı her zamanki gibi son derece yeterli fakat şanzımanın kesinlikle daha canlı tepkilere sahip olması gerekiyor. Ford'un benzinli modelleri genel olarak biraz fazla yakıt tüketir ve bu otomobil de ekonomi odaklı bir sürüş adına vitesleri hızlı bir şekilde büyütüyor. Bu da otomobilin devrini oldukça aşağılarda bırakarak sürüş keyfini olumsuz yönde etkileyebiliyor.

Yazı: Ahmet Armağan
Fotoğraf: Doruk Barın



SONUÇ

Rakipler dişli

Yakın bir döneme kadar küçük sınıfta herkes manuel şanzımanı da olsa dizel otomobillere yöneliyordu. Hatta otomatik şanzımanlı küçük sınıf bir otomobile sahipseniz çok şanslıydınız. Ama işler artık değişti. Devir küçük hacimli benzinli otomatikler... Tüm markalar bu yönde modeller geliştirdi ve Ford'un Ecoboost'u ise uzun yıllardır üstüste aldığı başarılarla anılıyor. Tabii artık Ford burada yanlız değil. VW Group modelleri; yeni Polo, Seat Ibiza ve Skoda Fabia 1.0 lt'lik TSI motorlarıyla küçük sınıfın önüne set çekmiş durumdalar. Buradan sıyrılmak gerçekten kolay değil. Ford Fiesta'nın teknolojik özellikleriyle buradan kendine pay çıkaracağı kanaatindeyim.



Peugeot 3008 1.2 PureTech EAT6

Dizel diye tutturmuyorsanız Peugeot 3008'in oldukça ekonomik benzinli seçenekleri de mevcut. Bu otomobile ulaşmanın en kolay yolu olan 1.2 litrelik PureTech motorlu versiyonla birlikteyiz.

Peugeot markasının ülkemizde 2000'li yıllardan sonra imajı pek de iyi olmadı. Kabinde kötü işçilik, tıkırtı problemi ve elektronik sorunlar Fransız markanın hem ikinci el değerini düşürdü hem de satış konusunda özellikle Alman rakiplerinin gerisinde kalmasına sebep oldu. Fakat yeni nesil 308 ile birlikte bu algıyı yavaş yavaş yıkmaya başlayan Peugeot, yeni nesil 3008 ile tam bir kırılma anı yaşadı. 3008 hem tasarım hem kalite hem de sürüş özellikleri bakımından çoğu Alman rakibini geride bıraktı ve satış olarak da markanın grafiğini yukarıya taşımayı başardı. Sınıfının en ekonomik dizel motorlarından biriyle ilk olarak ülkemizde satışına başlanan 3008, artık yeni motor seçenekleriyle de alternatiflerini çoğaltıyor. PSA Grubu'nun ödüllü 1.2 litrelik üç silindirli PureTech motorunu ürün yelpazesine ekleyen 3008, bu sayede sınıfının en uygun başlangıç fiyatlarından birine de sahip olmayı başardı. Manuel şanzımanlı 3008 1.2 PureTech 115.100 TL'lik fiyat etiketine sahipken, EAT6 isimli otomatik şanzımanlı versiyon ise 124.400 TL'lik bir başlangıç fiyatına sahip. Artık kompakt hatchback modellerin bu fiyatlara satıldığını düşünürsek, 3008'in satışlarının daha çok artacağını tahmin etmek pek de zor değil.

Peugeot ve Citroen'in farklı modellerinde de kullanma şansı bulduğumuz 1.2 litrelik turbo benzinli ünite, 5500 d/d'de 130 HP güç ve 1750 d/d'de 230 Nm tork değerine sahip. Bu güç, 1270 kilogramlık 3008'i çok rahat bir şekilde hareket ettirebiliyor. Düşük devirlerden itibaren sunulan tork değeri, 3008'i ara hızlanmalarda da hiç mahcup etmiyor. Test aracımızda EAT6 isimli tork konvertörlü otomatik şanzıman yer alıyordu. Çift kavramalılara yaklaşan serilik ve konfor sunan şanzıman da motorun gücünü ön tekerleklere iletmede oldukça iyi bir iş çıkarıyor. 10.5 saniyede 0'dan 100 km/s hızlanmasını tamamlayan 3008, performans kadar tutumluluk konusunda da başarılı olduğunu belirtmeliyiz. Üç silindirli motor ortalama 5.2 lt/100 km'lik bir tüketim değerine sahip. Gerçek yol koşullarında 6.0-6.3 lt/100 kmarasında bir tüketimi değerini çok rahat yakalayabiliyorsunuz.

1.2 litrelik üç silindirli motor diğer Peugeot modellerinde sarsıntılı çalışmasıyla eleştirilmişti. 3008'de ise bu problem çözülmüş gibi duruyor. Kabine fazla sarsıntı gelmiyor ayrıca üç silindirli motorun kulağa hoş gelen bir sesinin de olduğunu belirtmeliyiz.

Peugeot 3008 1.2 PureTech Access, Active ve Allure isimli üç farklı donanım ile satılıyor. Başlangıç donanım olan Access paketinde bile mavi renkli ambiyans aydınlatması, deri kaplı direksiyon, full dijital gösterge paneli, elektronik el freni, LED stoplar, hız sabitleyici, arka park sensörü gibi donanımlar standart olarak sunuluyor.

Bana göre 3008'in en uygun seçeneği 1.2 litrelik olan versiyonu olmuş. Çünkü neredeyse bir dizel kadar tutumlu, performans olarak da sizi üzmeyecek bir ünite olan PureTech motor, fiyat olarak da sınıfının en ekonomik seçeneklerinden biri olmayı başarmış. Tabii ki daha tutumlu olmasını isteyenler dizel, daha performanslı olmasını isteyenler ise 1.6 litrelik turbo benzinli motorlara yönelebilir.

Yazı: Özerk Ihlamur
Fotoğraf: Alp Emre Göksel

3008, sınıfının en farklı dış tasarımlarından birine sahip



Kabinde kullanılan malzemeler ve işçilik, Alman rakiplerinden geri kalmıyor



SONUÇ

- (+) Verimli motor, başlangıç fiyatı uygun
- (−) Dar arka cam

Joystick şekilli vites topuzu şık tasarlanmış



TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser

5 kişilik, 5 kapılı SUV, uzunluk x genişlik x yükseklik 4447 x 1841 x 1620 mm, aks aralığı 2675 mm, boş ağırlık 1270 kg

Yürüyen aksam

McPherson ön, torsiyon çubuklu arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 225/55 R18

Güç aktarımı

Önden çekişli, 6 ileri şanzıman

Motor

Sıralı 3 silindirli, DOHC, 12V, turbo, 1199 cc hacim, 5500 d/d'de 130 HP güç, 1750 d/d'de 230 Nm tork

Performans

0-100 km/s..10.5 sn
Maksimum hız................................ 188 km/s
Ortalama tüketim......................5.2 lt/100 km

Fiyat

Peugeot 3008 1.2 PureTech EAT6.. 124.400 TL



Fiat 500L, siyah ve beyaz gövde renkleriyle çekici görünüyor

Fiat 500L Cross Plus 1.6 Multijet

Ekim sayımızda 1.3 litrelik Multijet dizel motorlu versiyonunu test ettiğimiz 500L'nin, bu ay 1.6 litrelik dizel motorlu versiyonu ile birlikteyiz.

Sevimli 500 ailesinin en geniş üyesi olan 500L yaz aylarında yenilendi. Günümüzde gitgide SUV'lara benzeyen MPV sınıfındaki araçlara inat, 500L karakterinden ödün vermemekte ısrarlı. Yine de Fiat, hem yetenek hem de tasarım olarak biraz daha farklı MPV isteyenler için 500L'nin Cross Plus versiyonunu alternatif olarak sunuyor.

Her şeyden önce test aracımızın, 500L için alınabilecek en güzel dış renk kombinasyonuna sahip olduğunu belirtmeliyiz. Beyaz gövde rengi ile kontrast oluşturan siyah cam tavan, aynalar ve jantlarıyla birlikte 500L, sevimli bir panda gibi duruyor. Yenilenen LED gündüz farları, ön ızgara ve Cross Plus versiyonu ile birlikte gelen off-road tipi tamponlar, 500L'nin makyajdan önceki haline göre çok daha dinamik bir görüntü kazanmasını sağlamış.

Aracın iç mekânına geçtiğimiz zaman 500L'nin cömert bir yaşam alanı sunduğunu görüyorsunuz. Opsiyonel olarak satın alınabilinen ve Skydome adı verilen açılabilir cam tavan ile bu geniş yaşam alanı iyice ferah bir ortama dönüşüyor. Direksiyon simidi, gösterge paneli, klima kontrolü düğmeleri yenilenirken, genel tasarım düzeni ise korunmuş. Orta konsolun en üstünde yer alan 7.0 inçlik dokunmatik ekranlı bilgi-eğlence sistemi artık Apple CarPlay ve Android Auto uyumlu hale gelmiş. Fiat markası, yüksek çözünürlüklü bu ekranı ve çevresini mat görünümlü tasarlayarak, bazı otomobillerdeki ucuz tablet eklentisi yapılmış gibi bir görüntü yerine klâs bir görüntü kazanmasını sağlamış.

500L Cross Plus'ın, diğer versiyonlardan yetenek olarak da ayrıldığını belirtmiştik. Bu noktada Cross Plus, sürüş modu seçme özelliği ile kardeşlerinden farklı. Klima kontrollerinin altında yer alan sürüş modu seçim düğmesi sürücüye, normal, traction+ ve gravity control (iniş kontrolü) modlarından birini seçme şansını sunuyor. İşin doğrusu biz İstanbul şartlarında bu modları test etme şansı bulamadık. Ama Yazı İşleri Müdürümüz Mert Yılmaz, 500L Cross Plus'ın İtalya'daki lansmanında hafif arazi şartlarının üstesinden rahatlıkla gelebildiğini deneyimlemiş ve bizlerle paylaşmıştı.

500L'nin Cross Plus versiyonu sadece dizel motor seçenekleriyle, kullandığımız 1.6 litrelik Multijet dizel motor da sadece altı ileri manuel şanzıman seçeneği ile satışa sunuluyor. 120 HP güç ve 320 Nm tork üreten bu motor özellikle düşük devirlerde canlı hissettirirken, yumuşak kullanımlı direksiyon ve manuel şanzıman ile birlikte, şehir içinde gayet rahat bir sürüş vaat ediyor. Çok sert olmayan süspansiyon da bu konforlu sürüşe katkıda bulunuyor.

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser

5 kişilik, 5 kapılı MPV, uzunluk x genişlik x yükseklik 4276 x1800 x 1679 mm, aks aralığı 2612 mm, boş ağırlık 1315 kg

Yürüyen aksam

McPherson ön, torsiyon çubuklu arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 225/45/R17

Güç aktarımı

Önden çekişli, 6 ileri manuel

Motor

Sıralı 4 silindirli, DOHC, 16V, turbo dizel, 1598 cc hacim, 3750 d/d'de 120 HP güç, 1750 d/d'de 320 Nm tork

Performans

0-100 km/s..11.5 sn
Maksimum hız................................ 183 km/s
Ortalama tüketim.......................4.3 lt/100 km

Fiyat

Fiat 500L Cross Plus 1.6 Multijet... 112.900 TL



Geniş iç alanı, konforlu sürüşü ve dinamik dış tasarımı ile tarz sahibi aileleri kendisine çekmeyi planlayan 500L Cross Plus, 112.900 TL'den başlayan fiyatıyla bizce bu konuda hiç zorlanmayacak.

Yazı: Talha Özkaya
Fotoğraf: Egemen Atiyar

SONUÇ

 Geniş iç mekân

 1.6'da otomatik seçenek yok

Makyajla birlikte direksiyon simidi yenilenmiş



Modaya uydu

MPV'leri SUV'a çevirme modasına uyan C3 Aircross, C3 Picasso'nun yerini aldı. Verimli motorları, hafif platformu ve zengin kişiselleştirme seçenekleriyle bakalım sınıfının iddialı modelleri karşısında neler yapabilecek?

Citroen C3 Aircross her ne kadar yeni bir otomobil gibi tanıtılsa da, aslında geçmişi Fransız markanın minik MPV'si C3 Picasso'ya uzanıyor. MPV modasının geçmesinin ardından artık markalar bu aile dostu modelleri günümüzün modası haline gelen SUV'a çevirme trendine devam ediyor. Bunun en son örneklerinden biri de C3 Picasso'nun yerine gelen C3 Aircross oldu.

C3 Aircross ülkemizde 1.2 PureTech turbo benzinli ve 1.6 BlueHDi dizel motor seçenekleriyle satılıyor. Otomatik şanzıman seçeneği şu an için sadece 1.2 litrelik benzinli motorla birlikte sunuluyor. PSA Grubu'nun verimli motorları C3 Aircross'da da kullanılmış. Dizel motorlu C3 Aircross'un başlangıç fiyatı 110.250 TL'yken, benzinli otomatik seçeneğin fiyatı ise 119.150 TL'den başlıyor.

Rakiplere baktığımızda ise karşımıza Renault Captur, Honda HR-V, Nissan Juke, Mazda CX-3, Peugeot 2008 ve Opel Crossland X çıkıyor. Rakiplerinin başlangıç fiyatlarını incelediğimizde Nissan Juke'a 81.705 TL, Renault Captur'a 94.750 TL, Opel Crossland X'e, 96.400 TL, Mazda CX-3'e 105.500 TL, Peugeot 2008'e 108.800 TL ve Honda HR-V'ye 123.800 TL'den ulaşabiliyorsunuz.

Özellikle sıradışı tasarımıyla yollarda farklı olmayı başaran C3 Picasso'nun mirası C3 Aircross'da da devam ediyor. C3 Aircross'da aynı C3 gibi sınıfının en dikkat çekici tasarımlarından birine sahip. Aircross'un tasarımı C3'e oldukça benziyor, kardeşinden yaklaşık 160 mm daha uzun olan Aircross, heybetli bir ön tasarıma sahip. SUV vurgusu için plastik kaplamalar da olmazsa olmazlardan... Sınıfının en geniş kişiselleştirme seçeneklerine sahip modellerin başında gelen Aircross'ta 85 adet tavan ve gövde rengi kombinasyonu bulunuyor.

Kabine geçildiğinse ise C3'e çok daha fazla benzeyen bir tasarım ile karşılaşıyoruz. Kabinde de çok sayıda kişiselleştirme seçeneğiniz mevcut. Kabinde hiçbir kısımda yumuşak kaplamaların yer almaması Aircross'un en büyük eksilerinden biri... Sınıfında yer alan rakiplerinin hemen hemen tümü daha kaliteli bir iç mekâna sahip. Sade tasarlanan kabinde, diğer PSA modellerinde görmeğe alışık olduğumuz 7.0 inçlik dokunmatik ekran öne çıkıyor. Apple CarPlay ve Android Auto desteğine sahip ekran, sınıfının en hassas tepki süresine sahip olmasa da basit arayüzü ile kolay bir kullanım sunuyor.

C3 Aircross segmentinin en geniş bagaj hacimlerinden birine sahip. 410 litrelik bagaj hacmi, sürgülü arka koltukları sayesinde 520 litreye kadar çıkabiliyor. Arka koltuklar katlandığında ise bu alan toplam 1289 litreye ulaşıyor. Aircross arka tarafta oturan yolcular için de geniş bir diz ve baş mesafesi sunuyor. Saklama gözleri bakımında da dört kişilik bir aile için yeterli alana sahip.

Diğer Citroen modellerinde görmeye alışık olduğumuz Airbump teknolojisi, Aircross'un arka tamponunda yer alıyor





TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser

5 kişilik, 5 kapılı SUV, uzunluk x genişlik x yükseklik 4155 mm x 1765 mm x 1597 mm, aks aralığı 2604 mm, boş ağırlık 1203 kg

Yürüyen aksam

McPherson ön, torsiyon çubuklu arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 215/50 R17

Güç aktarımı

Önden çekişli, 6 ileri otomatik

Motor

Sıralı 3 silindirli, DOHC, 12V, benzinli, 1199 cc hacim, 5500 d/d'de 110 HP güç, 1500 d/d'de 205 Nm tork

Performans

0-100 km/s..10.6 sn
Maksimum hız................................183 km/s
Ortalama tüketim......................5.6 lt/100 km

Baz fiyat

Citroen C3 Aircross 1.2 PureTech EAT6..........
....119.150 TL





Sade bir tasarıma sahip olan kabinde işçilik ve malzeme kalitesi vasatı aşamıyor



Vites seçeneklerini gördüğünüz ekran, vites kolunun karşısında konumlandırılmış



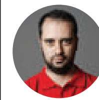


C3 Aircross, sınıfının en geniş bagaj hacimlerinden birine sahip

Test aracımızın kaputunun altında 1.2 litrelik PureTech benzinli motor yer alıyordu. Bu motor 5500 d/d'de 110 HP güç ve 1500 d/d'da 205 Nm tork değerlerine sahip. Sınıfının en verimli motorlarından birine sahip olan Aircross, hem performans hem de tutumluluk konusunda başarılı bir otomobil. EAT6 isimli tam otomatik şanzıman ile gücünü ön tekerleklere aktaran motorun, şanzımanla uyumu da başarılı. EAT6 şanzıman hem sarsıntısız hem seri geçişleriyle çift kavramalılara yakın bir performans sunuyor. Verimli motor yakıt tüketimi konusunda da ön plana çıkıyor. Fabrika verisi 5.6 lt/100 km'lik bir ortalama verilmiş fakat bu ortalamayı gerçek yol koşullarında tutturmanız pek mümkün değil. Genellikle şehir içi trafiğinde kullandığımız Aircross, ortalama 6.5 lt/100 km'lik tüketim değerine sahip oldu. Bu, otomatik şanzımanlı ve benzinli bir otomobil için gayet makul bir tüketim değeri sayılabilir. C3 Aircross, Peugeot ve artık Opel'in de kullandığı PF1 platformundan yükseliyor. Hafifliğiyle ön plana çıkan bu platform sayesinde, Aircross'un kontrolü çok daha rahat oluyor. Yüksek yapısına rağmen virajlarda sıkı bir otomobil olan Aircross, çok zorlanmadığı takdirde güvenli yol tutuşa sahip. Süspansiyon sistemi konfor tarafında da görevini başarılı şekilde yerine getiriyor. C3 Aircross, kasislerde ve çukurlarda kabine fazla rahatsızlık yansıtmıyor. Hafif direksiyon şehir içi kullanımlarda kolay manevra imkânı tanırken, his bakımından da sınıfının en iyi sistemlerinden birini sunuyor.

C3 Aircross yalıtım konusunda ise pek başarılı sayılmaz. Özellikle yüksek hızlarda kabine fazlaca rüzgâr ve yol sesi sızabiliyor. Üç silindirli motorun sarsıntısı ise yine kabinde hissedilebiliyor.

Yazı: Özerk Ihlamur
Fotoğraf: Egemen Atiyar



SONUÇ

PSA'nın Dacia'sı mı oluyor?

C3 Aircross, kolay kullanımı, verimli motoru, başarılı şanzımanı ve konforlu süspansiyon sistemi ile sınıfının en iddialı modellerinden biri olacağa benziyor. Fakat kalite bakımından sınıfının gerisinde kalan iç mekânı ile yalıtım eksiklerini düşündüğümde, kardeşi Peugeot'un yaptığı atılımı da gördüğüm zaman aklımdan acaba Citroen, PSA Grubu'nun Dacia'sı mı olacak sorusu geçmedi değil....



BMW i3 94Ah

BMW i3'ü ilk gördüğünüz andan itibaren sahip olmak istediniz fakat kısa menzili yüzünden bu kararınızı ertelemek zorunda mı kaldınız? i3 artık 94Ah'lik pilleriyle bu sorunu da çözmüşe benziyor.

Adeta gelecekten gelmiş gibi duran BMW'nin minik elektriklisi i3, ilk yollara çıktığı günden bu yana insanların elektrikli otomobillere olan yaklaşımını kökünden değiştirdi. Premium bir markanın elektrikli otomobillere yaptığı yatırım, gelecekte bu tarz otomobilleri çok daha fazla görmemiz için büyük bir adımdı. Fakat sıradışı tasarımı, performanslı sürüşü en büyük sorunu saklayamıyordu, o da menzil...

BMW i3 ilk çıktığında 60Ah'lik pillerle fabrika verisi 200 kilometreye yakın bir menzil sunuyordu. Fakat özellikle İstanbul gibi yokuşu bol bir şehirde 200 kilometre menzili tutturmak pek de mümkün değil. Biz de geçtiğimiz yıllarda test ettiğimiz i3 ile en fazla 140 kilometre yol yapabilmiştik. Elektrikli otomobillerin yaygınlaşması için menzil sorunun çözülmesi şarttı. Teknolojinin de her geçen gün yenilenmesiyle, elektrikli araçlarda kullanılan pillerin menzil sorununa çözüm bulunmaya başlandı. i3'ün pilleri artık 94Ah oldu ve bu durum menzil problemini önemli ölçüde giderdi. Artık fabrika verisi 300 kilometrelik bir menzile sahipsiniz ki, bu neredeyse şehirler arası yollarda bile rahatlıkla i3 ile yolculuk yapabilmeniz anlamına geliyor.

Genellikle elektrikli otomobiller konfor bakımından pek rahat sayılmazlar. Sert süspansiyon sistemleri, basit kabin tasarımlarına sahiptirler. Fakat bu durum i3 ile değişti. Alman markanın diğer modellerini aratmayacak derecede konforlu süspansiyon ve fütüristik iç mekân i3'ün bir premium otomobil olduğunu açıkça gösteriyor.

Neredeyse bir hot hatch kadar performanslı olan i3, O'dan 100 km/s hıza sadece 7.3 saniyede çıkabiliyor, hem de bunu hiç fosil yakıt harcamadan gerçekleştiriyor. BMW i3, 170 HP güç ve 250 Nm'lik torkuyla ilk gaza bastığınızdan itibaren dinamik bir sürüş sunuyor. Elektrik motorundan gelen yüksek tork sayesinde performans konusunda sizi üzmeyen i3'ün gazından ayağınızı çektiğiniz andan itibaren otomobilin fren yaptığını hissediyorsunuz. Bunun nedeni BMW i3'ün mevcut kinetik enerjiyi toplayıp aküyü şarj etmekte kullanması. i3'ü hızlı şarj istasyonlarında 40 dakikada yüzde 80 oranında şarj edebiliyorsunuz. Standart bir elektrik çıkışıyla ise 10 saatlik bir şarjdan sonra yine yüzde 80'lik bir doluluk sağlayabilmek mümkün.

BMW i3, 94Ah'lik pilleri ve uzayan menziliyle artık çok daha kullanışlı bir otomobil haline gelmiş. 174.500 TL'lik başlangıç fiyatı biraz fazla gözükebilir fakat sıfır yakıt masrafı ve bence daha önemlisi sıfır emisyon bu fiyata değecektir.

Yazı: Özerk Ihlamur
Fotoğraf: Egemen Atiyar

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser
5 kişilik, 5 kapılı hatchback, uzunluk x genişlik x yükseklik 3999 x 1775 x 1578 mm, aks aralığı 2570 mm, boş ağırlık 1245 kg

Yürüyen aksam
McPherson ön, beş kollu arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 155/70 R19

Güç aktarımı
Arkadan itişli, 1 ileri

Motor
Elektrikli motor, 4800 d/d'de 170 HP güç, maksimum tork 250 Nm

Performans
0-100 km/s.. 7.3 sn
Maksimum hız............................... 150 km/s
Menzil... 300 km

Fiyat
BMW i3 94Ah............................... 174.500 TL





i3'ü hem evde standart bir prizde hem de hızlı şarj istasyonlarında şarj edebilirsiniz



Aracın pil ve menzil durumunu, yol bilgisayarından anlık olarak takip edebiliyorsunuz





Subaru XV 1.6i AT

XV modeli Subaru'nun Avrupa satışlarının yüzde 87'sini oluşturuyor. Bu sebeple marka için önemi çok büyük ve artık yeni platformuyla çok daha iddialı.

Japon markanın 2012 yılından beri yollarda olan başarılı SUV'u XV, kompakt yapısı, sürekli dört tekerlekten çekiş sistemi ile birlikte şehir içi kullanımlarda sınıfının en çok satılan modellerinin başında geldi. Özellikle kadınların çokça tercih ettiği XV, yeni nesliyle de bu başarısını devam ettirmek istiyor.

Ülkemizde 1.6 litrelik atmosferik motor ve üç farklı donanım ile satılan XV, 120.900 TL'lik bir başlangıç fiyatına sahip. En büyük rakipleri olan Toyota C-HR ve Opel Mokka X'in dört tekerlekten çekişli versiyonlarına baktığımızda XV'nin oldukça uygun bir fiyata satıldığını belirtmeliyim. Toyota C-HR 1.2 litrelik benzinli motor ve dört tekerlekten çekiş sistemiyle 153.450'lik bir etikete sahipken, Opel Mokka X 1.4 litrelik benzinli motoru ve dört tekerlekten çekiş ile birlikte 145.750 TL'ye satılıyor.

İkinci nesil XV, Subaru'nun yeni platformunun ilk meyvesi olarak marka için ayrı bir öneme sahip. XV tamamen yeni bir otomobil olmasına rağmen eskisine oldukça benzer bir tasarıma sahip. Daha belirgin bir ön ızgara, alçak tavan çizgisi ve C şeklinde ön ve arka farlar en büyük değişikler olarak göze çarpıyor.

Aynı durum kabinde de geçerli. Çift ekranlı konsol tasarımı bir önceki nesilden tanıdık fakat malzeme kalitesi ve işçilik önemli ölçüde geliştirilmiş. Sınıfının en kaliteli kabinlerinden birine sahip olan XV, premium sınıflara yaklaşmış. 8.0 inçlik dokunmatik ekran hem CarPlay hem de Android Auto desteği sunuyor, sezgisellik olarak da Toyota C-HR'dan iyi olsa da Mokka X'in gerisinde kalıyor.

Yeni platformla birlikte XV'nin boyu 15 mm daha uzadı ve bu sayede sınıfının en geniş yaşam alanlarından birini sunmayı başardı. 385 litrelik bagaj hacmiyle, Opel Mokka X ve Toyota C-HR'ı geride bırakan XV, arka tarafta sunduğu yaşam alanıyla da rakiplerinin önüne geçiyor.

Yeni platform sayesinde daha rijit bir gövdeye kavuşan XV, EuroNCAP'ten aldığı beş yıldızla da güvenlilirliğini kanıtlamış oldu. Sürekli dört tekerlekten çekişle birlikte sınıfının en iyi yol tutan modeli olan XV, süspansiyon konforundan da ödün vermiyor. Net ve hisli direksiyon tepkilerinize hızlı şekilde cevap verebiliyor. Yalıtım konusunda da Subaru mühendisleri başarılı iş çıkarmışlar.XV'nin kaputunun altında 1.6 litrelik atmosferik motor yer alıyor. CVT şanzıman ile gücünü dört tekerleğe birden aktaran motor, 114 HP güç ve 150 Nm tork üretiyor. Yeni platform ile daha verimli bir motor XV'yi çok daha başarılı bir model haline getirebilirdi. 1.6 litrelik motor hem performans konusunda iyi değilken, tüketim açısında da ekonomik sayılamaz. Sakin kullanımlarda bir 9.5 lt/100 km'nin altına düşmem pek mümkün olmadı. Fabrika verisi ortalama tüketim değeri ise 6.4 lt/100 km. XV yeni platformla birlikte hem sürüş hem de kalite anlamında sınıfının en başarılı modellerinden biri olmayı sürdürüyor. Genişleyen yaşam alanı da yine sınıfının referans modeli olmasını sağlamış.

Yazı: Özerk Ihlamur
Fotoğraf: Alp Emre Göksel

XV, yeni nesil olmasına rağmen tasarım olarak çok fazla değişikliğe uğramadı





Yokuş iniş desteği ve X-Mode diğer Subaru modellerinden tanıdık



Kaliteli iç mekân, premium markalara yaklaşmış

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser
5 kişilik, 5 kapılı crossover, uzunluk x genişlik x yükseklik 4465 x 1800 x 1615 mm, aks aralığı 2665 mm, boş ağırlık 1425 kg

Yürüyen aksam
McPherson ön, çok kollu arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 225/60 R17

Güç aktarımı
Dört tekerlekten çekişli, CVT şanzıman

Motor
4 silindirli boxer, DOHC, 16V, 1600 cc hacim, 6200 d/d'de 114 HP güç, 3600 d/d'de 150 Nm tork

Performans
0-100 km/s..........13.9 sn
Maksimum hız.......... 175 km/s
Ortalama tüketim..........6.4 lt/100 km

Fiyat
Subaru XV 1.6i AT.......... 120.900 TL

SONUÇ

 Kaliteli iç mekân

 Verimsiz motor

Liderlik genlerinde var



Sınıfının referans modeli olarak kabul edilen Volkswagen'nin küçük sınıf temsilcisi Polo, yeni nesliyle ülkemizde de satılmaya başlandı. Büyeyen boyutları ve teknolojik altyapısıyla bakalım liderliğini korumaya devam edebilecek mi?

Volkswagen Polo'nun geçmişi 1975 yılına kadar dayanıyor. Alman markanın sevilmesinde en büyük pay sahibi modellerin başında gelen Polo, sağlamlığı ve pratikliği ile sınıfının en çok satılan modellerinden biri olma geleneğini de ilk çıktığı günden bu yana korumayı başardı. Altıncı jenerasyon Polo da geçtiğimiz aylarda satışa çıktı. Volkswagen Grubu'nun yeni platformu olan MQB A0'dan yükselen Polo, artık çok daha geniş bir yaşam alanı sunmasıyla ön plana çıkıyor.

Yeni Polo ülkemizde 1.0 lt atmosferik, 1.0 lt turbo benzinli ve 1.6 litrelik dizel motorlarla satılıyor. Giriş seviyesi olan 1.0 lt atmosferik motor 75 HP güç üretirken, sadece manuel şanzıman seçeneğine sahip. 1.0 TSI motor ise 95 HP'lik bir güç çıkışı sunuyor ve hem manuel hem de DSG çift kavramalı şanzıman ile satın alabiliyorsunuz. 1.6 litrelik turbo dizel motorun 80 ve 95 HP'lik iki farklı güç seçeneği var ve her iki seçenek dee sadece manuel şanzıman ile sunuluyor. Fiyatlara baktığımızda ise giriş seviyesi Polo 67.900 TL'lik bir etikete sahip. DSG şanzımanlı TSI motorlu versiyon 86.800 TL'yken dizel motorlunun giriş seviyesi 86.500 TL'den başlıyor.

B segmenti otomobil dünyasının en geniş seçeneğine sahip sınıflarından biri. Yeni Polo da bu sınıfta zorlu rakiplerle mücadele ediyor. Satış rakamlarına baktığımızda, En güçlü rakipleri Ford Fiesta, Renault Clio, Seat Ibiza ve Hyundai i20 olarak gözüküyor. Fiyat olarak rakiplerinden biraz daha yüksekte duran Polo, satış başarısında ise teknolojik yeniliklerine ve geniş iç mekânına güveniyor.

Yeni Polo tasarım olarak bir önceki nesilden çok da farklı durmuyor. Yeni ön ızgara dikkat çekerken, far tasarımı da yenilenmiş. Arka taraftaki yenilikler ise ön tarafa göre daha az

Yeni Volkswagen Polo'yu, dış tasarım olarak eskisinden ayırt etmek zor

dikkat çekici. Kabinde ilk dikkat çeken 8.0 inçlik dokunmatik ekran oluyor. İç mekânda kullanılan malzemeler ve işçilik de ciddi oranda iyileştirilmiş.

Test aracımızın kaputunun altında 1.0 lt TSI motor yer alıyordu. 95 HP güç ve 175 Nm tork üreten motor gücünü ön tekerleklere yedi ileri çift kavramalı şanzıman ile iletiyor. İlk bakışta kâğıt üstünde güçsüz gibi duran motor, yeni platform sebebiyle hafifleyen Polo için ideal bir performans sunuyor. Tabii ki bir hot hatch performansı beklemiyorsanız... Çift kavramalı şanzımanın da etkisiyle alt devirlerden itibaren yığılma yaşamayan Polo, istikrârlı şekilde hızlanabiliyor. Uzun yol deneyimi de yaşadığım yeni Polo, sollamalarda ve ara hızlanmalarda sizi yarı yolda bırakmayacaktır. 1.0 litrelik TSI motor yakıt konusunda da cimri davranmayı başarıyor. Fabrika verisi ortalama 4.8 lt/100 km olarak verilen tüketim değeri, şehir içi









İç mekân, dış tasarıma göre daha fazla yeniliğe sahip

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser
5 kişilik, 5 kapılı hatchback, uzunluk x genişlik x yükseklik 4053 mm x 1751 mm x 1446 mm, aks aralığı 2564 mm, boş ağırlık 1180 kg

Yürüyen aksam
McPherson ön, torsiyon çubuklu arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 215/45 R17

Güç aktarımı
Önden çekişli, 7 ileri otomatik

Motor
Sıralı 3 silindirli, DOHC, 12V, turbo, 999 cc hacim, 5000 d/d'de 95 HP güç, 2000 d/d'de 175 Nm tork

Performans
0-100 km/s..10.8 sn
Maksimum hız................................ 187 km/s
Ortalama tüketim.......................4.7 lt/100 km

Baz fiyat
Volkswagen Polo 1.0 TSI DSG..........86.800 TL





351 litrelik bagaj hacmi, sınıfının en geniş değerlerinden birini sunuyor

kullanımlarda 6.5 lt/100 km seviyelerinde gezinebiliyor.

Sürüş özellikleri bakımından tipik bir Volkswagen modeli olduğunu hissettiren Polo, süspansiyon konforu ve yol tutuşu sınıfında en iyi kombine eden model olmayı sürdürüyor. Süspansiyon konforu bir üst segmente yakın yolan Polo'nun, yol tutuş konusunda Fiesta'ya yakın dinamikler gösterdiğini belirtmeliyim. Direksiyon sistemi de Fiesta kadar hisli olmasada sınıf standartlarını çok rahat karşılıyor. Yumuşak yapısı ise şehir içi kullanımlarda konfor sağlıyor.

Yeni Polo yalıtım konusunda da ağabeyi Golf ile arayı kapatmış. Hem motor sesi hem rüzgâr ve yol sesi hemen hemen kabine hiç sızamıyor.

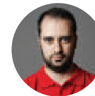
Volkswagen Polo'nun en büyük yeniliği artan boyutlarında... Bir önceki nesilde 280 litre olan bagaj hacmi artık artık 351 litreye çıkmış. Uzunluğu 81 mm artan yeni Polo'nun, aks aralığında da 92 mm'lik bir artış olmuş. Artan boyutlar sayesinde özellikle aracın arka tarafında oturan yolculara sınıfının en geniş yaşam alanlarından biri sunuluyor. Yeni Polo, hem diz hem de baş mesafesi bakımından C segmente çok yaklaşmış.

VW Polo donanım olarak da zengin bir listeye sahip. Tamamen dijital gösterge ekranı bu sınıfta ilk olarak Polo'da sunuluyor fakat test aracımızda böyle bir opsiyon yer almadığı için deneyimleme fırsatımız olmadı. Ama Passat ve Tiguan'dan bildiğimiz bu ekranın Polo'nun kabininde çok farklı bir ambiyans oluşturacağını tahmin etmek zor değil. Baz donanımdan itibaren 6.5 inçlik dokunmatik ekran, LED gündüz aydınlatması, bluetooth ve stop/start sistemi standart olarak sunuluyor. Ayrıca güvenlik donanımlarında en baz paket ile üst paketin aynı listeye sahip olması da önemli bir gelişme. Test aracımızda ise baz donanıma ek olarak ambiyans aydınlatması, 8.0 inçlik dokunmatik ekran, 16 inç alaşım jantlar, çift bölgeli tam otomatik klima gibi donanımlar da sunuluyordu.

Yazı: Özerk Ihlamur
Fotoğraf: Alp Emre Göksel



Adaptif hız sabitleyici, bu sınıfta ender rastlanan bir donanım



SONUÇ
Liderliği bırakmaz

Yeni Polo, genişleyen yaşam alanı, teknolojik altyapısı, konforlu sürüşü ve verimli motoruyla her ne kadar rakiplerinden biraz pahalı olsada liderliği bırakmayacaktır. Marka imajı ve ikinci el değerini de düşündüğümüzde Polo yine bu sınıfın en tercih edilir modellerinin başında geliyor.



Volvo XC60 D4 AWD

Volvo üzerindeki ölü toprağını yeni nesil XC90 ile atmıştı. Üst orta sınıf sedan S90, bu atılımın ikinci adımıydı. Yeni nesil XC60'la üçüncü büyük adımını atan Volvo, marka imajını üst seviyeye taşımaya devam ediyor.

Volvo, premium Alman markalarıyla olan rekabette elini güçlendirmeye devam ediyor. Yeni XC60, bu anlamda İsveçli markanın ürün gamındaki en önemli silahlardan biri olacağa benziyor. İlk nesliyle de Avrupa'nın en çok satılan SUV modellerinden biri olan XC60, ikinci nesliyle bu çıtayı daha da yukarı taşımış. Yeni XC60'ın önemli özelliklerinden biri yerini aldığı modelin aksine tüm motorlarda dört tekerlekten çekişle sunulacak olması. Yani ikinci nesilde önden çekişli bir XC60 göremeyeceğiz. Volvo Cars'ın 2016 yılında lansmanı yapılan 90 serisi modelleri; XC90 ve S90 gibi yeni XC60 da Volvo'nun yeni dönem teknolojileri arasında yer alan SPA platform üzerine inşa edilmiş. SPA platformu modele; doğru gövde orantıları, mevcut alanın mükemmel kullanımı, yeni bir süspansiyon ve şasi gibi benzersiz özellikler sunuyor.

Yeni XC60'ın tasarımına baktığımızda ağabeyi XC90'la çok benzediğini görüyoruz. Bir çok açıdan daha küçülmüş bir XC90 gibi duruyor. XC90'ın boyutları bazı açılardan onu hantal gösteriyordu. XC60 ise bu tasarım stiline daha iyi oturmuş gibi duruyor. Kompakt boyutları XC60'ı daha dinamik ve yakışıklı göstermiş.

XC60'ın iç mekânı da XC90 ile benzeşiyor. XC60'ta da, aynı iç mekânın biraz daha kompakt bir versiyonuyla karşı karşıyayız. Aracın kalite algısı neredeyse hiçbir noktada büyük kardeşlerinin gerisine düşmüyor. Elinizin erişebildiği her nokta iyi malzemelerle kaplı, görebildiğiniz her yer özenli. Ahşap, deri ve metal gibi farklı materyaller bir bütün halinde ve aralarındaki geçişler hatasız. Vites kolunun hemen arkasındaki marş düğmesi ve sürüş modlarını seçmeye yarayan düğme oldukça şık duruyor. Ortadaki ekran, otomobille ilgili tüm fonksiyonları barındırıyor. Menülerin yerleşimi ilk bakışta kafa karıştırıyor, ancak bir süre kullandıktan sonra alışıyorsunuz. Konsoldaki fiziksel düğmeler ses siteminin birkaç fonksiyonu, cam rezistansları ve dörtlü flaşörlerle kısıtlı. Sürüş esnasında bu ekrana hükmetmek için dokunmatik düğmeleri kullanmak biraz zorlayıcı oluyor. Volvo XC60'ın XC90'a kıyasla küçük olması, ağabeyindeki fazladan bir sıra koltuktan feragat etmenize sebep olsa da içerideki ferahlığı pek etkilemiyor. Arka yaşam alanı, orta sınıf bir SUV için yeterince geniş.

Test otomobilimizdeki D4 motor, 4250 d/d'de 190 HP güç ve 1750-2500 d/d aralığında 400 Nm tork üretiyor. Durağan halden 100 km/s hıza 8.4 saniyede çıkan otomobil fabrika verilerine göre 205 km/s'lik bir maksimum hıza sahip. XC60, motorun ürettiği gücü sekiz ileri tork konvertörlü bir şanzıman aracılığıyla dört tekerleğine birden gönderiyor. Şanzıman rahat sürüşlerde fazlasıyla konforlu ve vites seçimleri çok yerinde. Temponuzu arttırdığınızda da size ayak uydurmakta güçlük çekmiyor. Hem otomatik hem de manuel modda vites geçişleri hızlı.

Dört tekerlekten çekişli XC60'ın sürüş performansı rakipleri kadar dinamik değil. Bir SUV için yol tutuşu başarılı ancak Porsche Macan, BMW X3 ve Range Rover Velar gibi rakipler burada çıtayı çok yukarı taşıdı.

Yazı: Talha Özkaya
Fotoğraf: Alp Emre Göksel

SONUÇ


Kaliteli iç mekân, zengin donanım


Motor sesi

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser
5 kişilik, 5 kapılı SUV, uzunluk x genişlik x yükseklik 4688 x 1902 x 1658 mm, aks aralığı 2865 mm, boş ağırlık 1836 kg

Yürüyen aksam
Çift salıncaklı ön, çok kollu arka süspansiyon, havalı yaylar, viraj denge çubukları, lastikler 255/45 R20

Güç aktarımı
Dört tekerlekten çekişli, 8 ileri otomatik

Motor
Sıralı 4 silindirli, DOHC, 16V, turbo dizel, 1969 cc hacim, 4250 d/d'de 190 HP güç, 1750 d/d'de 400 Nm tork

Performans
0-100 km/s..........8.4 sn
Maksimum hız.......... 205 km/s
Ortalama tüketim..........5.2 lt/100 km

Fiyat
Volvo XC60 D4 AWD..........350.000 TL




Yeni XC60'ın kabini, Alman rakiplerinden bile daha kaliteli olmuş



Peugeot Expert Traveller

Oldukça şık bir tasarıma sahip olan Peugeot Expert Traveller, otomobilleri aratmayan donanımı ve konforuyla VIP taşımacılığı için ideal.

Bazen kendime çok şaşırıyorum. Dergiye gelen spor bir otomobili bile merak etmeyebiliyorum ama Peugeot Expert'i görünce bunu mutlaka kullanmalıyım dedim. İyi de yapmışım çünkü çok eğlendim. Peugeot'nun yurtdışındaki bir lansmanında transfer aracı olarak yeni Traveller'a binmiştim ama tabii kullanmamıştım. Aklımın bir yerinde vardı. Bu nedenle fırsatı kaçırmak olmazdı.

Öncelikle söylemek istediğim tasarımının çok şık göründüğü. Özellikle önden görünüşü çok etkileyici. Asla ticari bir araç gizlenimi yaratmıyor. İçine geçtiğinizde de aynı duygular sürüyor. Ebatları büyük bir MPV'ye bindiğinizi hissediyorsunuz. Zaten bir Fransız geleneği olarak kullanışlılık üst düzeyde. Türkiye'ye tek bir paketle gelen Traveller'ın donanımı çok zengin. Modern bir binek otomobilde aradığınız ne varsa onda da yer alıyor. Sürüş asistanı, güvenlik ve navigasyon paketleriyle donanımı daha da zenginleştirebiliyorsunuz. Şerit takip sisteminden acil güvenlik frenine , adaptif hız sabitleyiciden üç boyutlu navigasyona kadar her detay bu paketlerde mevcut.

Çok geniş ve konforlu bir iç mekânı bulunan Expert Traveller, VIP kullanım için ideal gibi görünüyor. Tabii bunun için insanların önyargılarını kırıp, Mercedes Vito ya da VW Caravelle'den başka araçların da olduğunu fark etmesi gerekli.

Arkanızda bolca koltuk olmasına ve asıl yaratılış amacı sürücü olmamasına rağmen kullanım çok keyifli. Bir kere çok kısa sürede boyutlarına alışıyorsunuz. 5.3 metrelik bir araç olmasına rağmen şehir içinde bile sıkıntı yaşatmıyor. Neden sürekli keyiften bahsediyorsun diyebilirsiniz. Hemen açıklıyorum. Bu araçta 180 HP güç üreten 2.0 lt BlueHDi motor bulunuyor. Üstelik son zamanların en iyi otomatik şanzımanlarından biri olan EAT6 ile eşleşmiş. Gaza bastığınız anda 1.7 tonluk bu araç hemen kafasını kaldırıyor ve hızlanmaya başlıyor. Tabii 400 Nm torktan bahsediyoruz. Arkada yolcular varken vahşi bir hızlanma istemezsiniz, böyle bir durumda da Traveller gayet akıcı şekilde yol alıyor. Bir Fransız klasiği olarak yakıt tüketimi de çok düşük. Elbette fabrika verisi olan 5.9 lt/100 km'lik değeri tutturmak zor ama 6.5-7.0 lt/100 km civarında dolaşmak mümkün. Dikkatimi çeken bir başka detay da binek bir otomobil gibi yol tutması oldu. Önden çekişli araç, yüksek yapısıyla önce tedirgin ediyor ama kullandıkça yola ne kadar iyi tutunduğunu anlıyorsunuz. Etkili frenler de güvenliği artırıyor. Yapısı gereği direksiyon sistemi bir otomobil netliğinde değil ve daha uzun turlu. Zaten öyle de olması gerekiyor.

SONUÇ

(+) Tüketim, donanım, kullanışlılık

(−) Vites düzeneğine alışmak zor

Arka koltukların değişkenliği çok başarılı

Binek otomobil konforunun yanında sürüş destek sistemleri de etkileyici

Traveller'da vites kolu yok fakat sistem alışkanlık istiyor



TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser

9 kişilik, 5 kapılı Van, uzunluk x genişlik x yükseklik 5309 x 1920 x 1940 mm, aks aralığı 3275 mm, boş ağırlık 1719 kg

Yürüyen aksam

McPherson ön, torsiyon çubuklu arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 215/60 R17

Güç aktarımı

Önden çekişli, 6 ileri otomatik

Motor

Sıralı 4 silindirli, DOHC, 16V, turbo dizel, 1997 cc hacim, 3750 d/d'de 180 HP güç, 2000 d/d'de 400 Nm tork

Performans

0-100 km/s.......................................9.8 sn
Maksimum hız.............................. 170 km/s
Ortalama tüketim......................5.9 lt/100 km

Fiyat

Peugeot Expert Traveller EAT6....... 154.900 TL







Böyle yüksek ve iri bir aracın ani ağırlık değişimlerinden etkilenmemesi için direksiyon sisteminin de ona göre olması gerekli.

Sonuç olarak Traveller'dan çok etkilendim. Dediğim gibi ideal bir VIP taşıma aracı olur. Geniş aileler binek otomobil olarak bile kullanabilir çünkü fiyatı uygun. 150 HP'lik manuel şanzımanlı bir model de mevcut ama kendi adıma otomatik şanzımanlıyı tercih ederim.

Yazı: Mert Yılmaz
Fotoğraf: Egemen Atiyar

Ateşli Japon



Honda'nın ateşli hatchback'i Civic Type R, bir önceki neslinin üzerinden çok geçmeden yenilenerek tekrar sahneye çıktı.

Honda Civic Type R, 1997 yılından beri performanslı Japon otomobili tutkunlarının hayalini süslemeye devam ediyor. Özellikle benim gibi 90'lı yıllarda büyüyenler için Type R neredeyse bir efsane gibiydi... Dördüncü jenerasyon Type R 2015 yılında tanıtıldı ve Nürburgring'te en hızlı önden çekişli otomobil olma unvanını kazandı. Aradan sadece iki sene geçmesine rağmen Honda, Civic Type R efsanesinin 20'nci yılında beşinci nesli gün yüzüne çıkardı.

Yeni Honda Civic Type R, GT donanım paketiyle birlikte ülkemizde 260 bin TL'lik bir fiyatla satılıyor. Rakiplerine baktığımızda ise Peugeot 308 GTi 181 bin 300 TL, Ford Focus RS 93 bin Euro, Volkswagen Golf R ise 292 bin 750 TL'ye satılıyor.

Performanslı hatchback'lere baktığımız zaman en vahşi tasarım hiç tartışmasız Civic Type R'a ait. Uzaktan bakıldığında bile aracın diğer Civic'lerden farklı olduğunu rahatça anlayabiliyorsunuz. Devasa arka kanat ve kaputun üstündeki havalandırma kanalları Type R'ın vahşiliğini göz önüne çıkartıyor. 20 inçlik alaşım jantlar ise sportif dış tasarımı tamamlayan detayların başında geliyor. Arka difüzörün ortasında konumlandırılan üçlü egzoz çıkışı ise göze hoş geliyor. Kabin, spor koltuklar hariç daha sade bir tasarıma sahip ve bir önceki nesilden izler taşıyor.

Type R'ın kabini dört yetişkin için yeterli alanı sunuyor, arka tarafta da yeterli diz ve baş mesafesine sahip. Spor koltuklar vücudunuzu adeta sarıyor. Sürüş pozisyonunu bulmak çok zor olmuyor. Ergonomi konusunda da Type R'ın fazla bir sıkıntısı yok fakat multimedya ekranın hassasiyeti ve arayüzü daha iyi olabilirdi.

Type R, sınıfının en vahşi dış tasarımlarından birine sahip

Malzeme ve işçilik kalitesi bakımdan ise bir Golf kadar olmasa da, sınıf standartlarının altında kalmadığını belirtmeliyim. Böyle bir otomobilde bagaj hacmi fazla bir şey ifade etmez fakat Type R, 420 litreyle bu sınıfın en geniş bagajlarından birine sahip. Bir önceki Type R özellikle pist dışı kullanımlarda oldukça sert süspansiyon sistemi ile eleştirilere neden olmuştu. Yeni nesil Type R'da ise bu sorun sürüş seçeneklerine eklenen comfort moduyla az da olsa çözülmüşe benziyor. Fakat bu, yine de sınıfının en sert otomobili olduğu gerçeğini değiştirmiyor.

Yeni Type R'ın motoru eskisiyle aynı. 2.0 litrelik turbo beslemeli motorun gücü ise 310 HP'den 320 HP'ye çıkarılmış. Torku da artan Type R, 2500 ila 4500 d/d aralığında 400 Nm'lik bir değere sahip. Bu güç artışı sadece kağıt üstünde kalmamış. 10



TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser

5 kişilik, 5 kapılı hatchback, uzunluk x genişlik x yükseklik 4557 mm x 1877 mm x 1427 mm, aks aralığı 2699 mm, boş ağırlık 1451 kg

Yürüyen aksam

McPherson ön, çok kollu arka süspansiyon, helezon yaylar, elektronik kontrollü amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 245/30 R20

Güç aktarımı

Önden çekişli, 6 ileri manuel

Motor

Sıralı 4 silindirli, DOHC, 16V, turbo, 1996 cc hacim, 6500 d/d'de 320 HP güç, 2500 d/d'de 400 Nm tork

Performans

0-100 km/s.. 5.8 sn
Maksimum hız................................ 272 km/s
Ortalama tüketim.......................7.7 lt/100 km

Baz fiyat

Honda Civic Type R...................... 260.000 TL



Kırmızı detaylar, Type R'ı standart Civic'lerden ayırıyor



Spor koltuklar, vücudu çok iyi sarıyor



Dijital göstergeden sürüş modlarını takip edebilirsiniz

HP'lik artışı yolda da hissedebiliyorsunuz. 5.7 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaşabilen Type R, gazı köklediğinizde sırtınızı koltuğa rahatça yapıştırabiliyor. Dört tekerlekten çekişli rakiplerini saymazsak, önden çekişliler arasında en iyi hızlanma değerlerine sahip. Zaten yeni Type R da eskisi gibi Nürburgring'te en hızlı önden çekişli otomobil olmayı başardı. Altı ileri manuel şanzımanla gücünü yola aktaran Type R'ın vites geçişleri de belirgin. Manuel şanzımanın motorla uyumu başarılı. Yeni tek kütleli volan, debriyaj atalet ağırlıklarını yüzde 25 azaltırken, daha etkin bir hızlanma sağlamak için yüzde 7 daha düşük son dişli oranı ile yetiniyor. Yeni Type R'da sunulan devir eşitleme özelliği vites geçişlerini yumuşatırken, yüksek veya düşük devirlerdeki vites değişimlerinde ortaya çıkan, istenmeyen sarsıntıları dengeleyerek akıcı sürüşe katkı sağlıyor.

Yeni Civic Type R için özel olarak geliştirilen dört tekerlekteki adaptif süspansiyon sistemi, özellikle hızlanma veya yavaşlama gibi ani ağırlık transferlerinde gövdenin dengede kalmasına yardımcı olarak hızlanma veya fren performansını artırıyor. Sınıfının en güvenli fren sistemlerinden birine sahip olan Type R, uzun süreli performanslı kullanımlarda dahi herhangi bir şişme veya güç kaybı yaşamıyor.

Elden geçirilen direksiyon sistemi de zaten iyi olan tepki süresini çok daha kısaltmış. Sizden gelen hareketleri anında ön tekerleklere iletiliyor. Çok zorlandığınızda önden kayma eğilimi gösteren Type R, ufak dokunuşlarla şeridine rahatça geri dönmesini becerebiliyor.

Yazı: Özerk Ihlamur
Fotoğraf: Alp Emre Göksel

Alüminyum vites topuzu ele iyi oturuyor





SONUÇ

Şimdi daha da iyi

Bir önceki Type R özellikle performans ve sürüş dinamikleri bakımından en başarılı önden çekişli otomobillerden biriydi fakat günlük hayatta kullanılması biraz zor bir otomobildi. Yeni Type R ise hem performans bakımından kendini geliştirirken, günlük hayatta kullanılması daha rahat hale gelmiş. Tek eksisi ise biraz zayıf kalan egzoz sesi.



Tasarım her şey mi?

Range Rover model ailesinin en yeni ve ulaşılabilir üyesi Velar, özellikle tasarımı ve teknolojisiyle rakiplerinin korkulu rüyası olabilir.

Velar aslında yeni bir otomobil olmasına rağmen, ismi 1960 yıllara dayanıyor. Orijinal Range Rover prototiplerini gizlemek için kullanılan Velar ismi, artık bir modelde de kullanılmaya başlandı.

RR Velar ülkemizde sadece 2.0 litrelik dizel motorla satılıyor. Bu motorun 180 ve 240 HP'lik iki farklı güç çıkışı mevcut. Tabii ki tüm motor seçeneklerinde otomatik şanzıman standart olarak sunuluyor. 633 bin 707 TL'den başlayan Velar'ın fiyat skalası, 844 bin 104 TL'ye kadar uzanıyor. Velar boyutlarına baktığımızda aslında oldukça büyük bir araç. En büyük rakibi Macan'dan daha büyük hatta Cayanne'ye yaklaşıyor. O yüzden de geniş bir rakip listesi karşımıza çıkıyor. Velar'ın ana rakipleri Porsche Macan, Jaguar F-Pace, Volvo XC60, Mercedes GLC ve BMW X4 gibi dursa da aslında farklı tasarımıyla BMW X6 ve Mercedes GLE Coupe'yi de gözüne kestirmişe benziyor. Jaguar F-Pace 428 bin TL'lik başlangıç fiyatına sahip, Volvo XC60 ise 378 bin TL'den başlayan fiyatlarla satılıyor.

Range Rover Velar sınıfının en çekici tasarımlarından birine sahip. Özellike profilden bakıldığında bir kurşunu andıran Velar, 20 inçlik alaşım jantlarıyla da çok şık duruyor. Kabine geçtiğinizde ise adeta bir teknoloji şovu ile karşılaşıyorsunuz. Velar'ın kabininde ikiz 10 inçlik dokunmatik ekran göze çarpıyor. Dijital göstergeler ise aracın modernliğini tamamlıyor. Velar'ın start butonuna bastığınızda üstte yer alan ekran 30 derece aşağı doğru iniyor. İki döner kumanda dışında ekranlar için fiziksel düğmeler bulunmuyor. Dairesel kumandaları kullanarak farklı menüler arasında dolaşabiliyorsunuz. Bu düğmeler Terrain Response sistemi için sürüş modunu seçmenizi ve klima sıcaklığını ayarlamanızı sağlıyor. Range Rover Velar sınıfının en teknolojik otomobillerinden biri olmasına rağmen Apple CarPlay ve Android Auto desteği sunmaması pek de anlaşılabilir bir durum değil. Kabinde kullanılan malzeme ve işçilik kalitesi Range Rover markasının standartlarının altında kalmıyor.

Velar'ın kabininde büyük bir torpido gözü ve orta kol dayamanın altında geniş bir saklama alanı bulunuyor. Fakat bardak ve diğer küçük eşyalarını koymanız için gereken gözler biraz küçük. Önde ve arkada sınıfının en geniş yaşam alanlarından biri sunan Velar, baga konusunda da cömert davranmış. 673 litrelik bagaj, koltuklar yatırıldığında 1731 litreye kadar çıkabiliyor.

Test aracımızda 240 HP'lik 2.0 litrelik dizel motor yer alıyordu. 500 Nm'lik tork değeri, Velar'ı düşük

Velar'ın gündüz aydınlatmaları, tasarımıyla bütünleşiyor







Velar'ın kabini bir teknoloji şovu sunuyor



Kapı kolları, aracın kilidini açtığınız zaman gömülü olduğu yerden çıkıyor

devirlerden itibaren canlı tutmayı sağlıyor. 7.3 saniyede 0'dan 100 km/s hıza çıkan Velar, gücünü dört tekerleğe sekiz ileri ZF otomatik şanzımanla aktarıyor. Şanzımanın geçişleri seri ve konforlu. Motorla uyumu da oldukça iyi. Velar'ın sürüş hissi ise motoru kadar başarılı değil. Direksiyon hissi Porsche'nin çok uzağında... Jaguar F-Pace ile aynı platformdan yükselen Velar, özellikle Alman rakiplerinin karşısında biraz sert süspansiyona sahip. Süspansiyonun sert hissettirmesinde büyük alaşım jantların da katkısı var tabii ki ama tasarım olarak da araca katkısı çok büyük olduğu için biraz sarsıntı göze alınabilir. Virajlarda çok zorlanmadığında güvenli sürüşe sahip olan Velar, alçak gövdesi sayesinde yana yatma eğilimi de göstermiyor.

Tüketim konusunda ise fabrika 5.8 lt/100 km'lik değer vermiş fakat altınızda 500 Nm'lik torka sahip bir motor varken fazla sakin kullanmanız mümkün olmuyor. Yine de 8.5 lt/100 km'yi fazla geçmiyorsunuz.

Yazı: Özerk Ihlamur
Fotoğraf: Alp Emre Göksel

SONUÇ



Tasarım tamam, peki ya heyecan?

Range Rover Velar hem iç hem de dış tasarım olarak gerçekten de çok güzel bir otomobil. Sunduğu teknolojik altyapısı, performanslı motoru da tasarımın yanında diğer artıları olarak göze çarpıyor. Fakat sürüş hissi olarak bende bir Porsche Macan ya da Volvo XC60 kullanırkenki heyecanı yaratmadı. Aynı duyguyu kardeşi Jaguar F-Pace'i kullanırken de yaşamıştım.

İkiz multimedya ekranı, çözünürlük bakımından başarılı



TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser
5 kişilik, 5 kapılı SUV, uzunluk x genişlik x yükseklik 4803 mm x 2145 mm x 1665 mm, aks aralığı 2874 mm, boş ağırlık 1841 kg

Yürüyen aksam
Çift salıncaklı ön, çok kollu arka süspansiyon, havalı yaylar, viraj denge çubukları, lastikler 265/45 R21

Güç aktarımı
Dört tekerlekten çekişli, 8 ileri otomatik

Motor
Sıralı 4 silindirli, DOHC, 16V, turbo dizel, 1999 cc hacim, 4000 d/d'de 240 HP güç, 4000 d/d'de 500 Nm tork

Performans
0-100 km/s..7.3 sn
Maksimum hız.............................. 217 km/s
Ortalama tüketim.......................5.8 lt/100 km

Baz fiyat
Range Rover Velar.........................720.671 TL



İLK BAKIŞTA

SEGMENT: Yarış pisti kullanımına uygun süperspor otomobil

MALİYET: 285.220 Euro. Weissach paketi 29.700 Euro

SATIŞ BAŞLANGICI: Satıldı bile, ikinci eli mevcut

RAKİPLER: Şu aralar çok az, Lamborghini Huracan Performante

Hırçın mı hırçın

Porsche, spor otomobil tutkunlarının hayatını kolaylaştırmaya devam ediyor ve en güçlü turbo modelinin ağırlığını 1.6 tonun altına düşürüyor. Dört tekerlekten çekiş? Hayır, yok. Dolu dolu 700 HP arka aksa aktarılıyor. Korku? Evet biraz...



Otoritelere göre 911 Turbo'dan fazlası yani daha fazla 911 Turbo. Haksız da sayılmazlar. Hafif mi hafif, güçlü mü güçlü, hırçın mı hırçın, agresif mi agresif... Dört tekerlekten çekişli değil, arkadan itişli. Ama en önemlisi yol kullanımı için geliştirilmiş bir sporcu değil, pist kullanımı için geliştirilmiş yol kullanımına uygun bir yarışçı. Sürücü ensesinde homurdanan ve performanslı kullanımlarda sesiyle yeri göğü inleten 700 HP güç ile piste çıkıp en iyi tur zamanı için elinden geleni yapabilir, tabii beceri ve yetenekleri dahilinde.

Mühendisler Porsche 911 GT2 RS'i geliştirirken her bir detayı büyük bir özenle ele almışlar. Buna egzoz sesi de dahil. Egzoz sistemi için müzeye giden mühendisler, 935 modelinin egzoz sistemini tepeden tırnağa, A'dan Z'ye mercek altına almış. GT araçlarının yol versiyonlarının geliştirilmesinden sorumlu Andreas Preuninger ve Uwe Braun boru uzunlukları, boru çapları ve kıvrımlar da dahil olmak üzere tüm ayrıntıları nasıl inceledik-lerini kapsamlı bir şekilde anlatıyor. Elde edilen sonuç; 911 Turbo S'in sesi hiç olmadığı kadar derinden geliyor, tehditkâr ve çok daha agresif.

Bir Turbo S varmış

Evet, Turbo S. Sayfalarımıza konuk olan GT2 RS için baz oluşturuyor. Aslında Turbo S'ten geriye çok da fazla bir şey kalmış sayılmaz. Mühendisler 130 kg'lik kapsamlı bir diyet uygulamış. Örneğin dört tekerlekten çekişin devreden çıkmasıyla 50 kg tasarruf edilmiş. 29 bin 700 Euro etiket fiyatına sahip olan Weissach paketiyle gelen magnezyum jantlar 11.4 kg daha hafif. CFK yürüyen aksam parçaları ve stabilizatörler de 5.4 kg tasarruf anlamına geliyor. CFK vites değiştirme kulakçıkları ve daha az halı gibi çözümlerle 200 gram gibi önemsiz tasarruflar derken toplamda 130 kg hafifleme elde edilmiş durumda. Bir nokta var ki, çelik yerine başka bir malzeme kullanmak mümkün değil: Devasa arka spoyleri araç gövdesine bağlayan mekanizma. Başka bir malzeme kullanmak pek olası değil çünkü bu spoylere 340 km/s hızla giderken 200 kg basınç uygulanıyor. Naylon ve benzeri alternatif malzemelerle yapılan testlerde dayanıklılık sorunu çıktığından ve gergi teli koptuğundan çelik ile yola devam. Sonuç olarak arka kısımdaki yere basma kuvveti açısından spoyler ve spoylerin konumu çok büyük öneme sahip.

Pistin bu bölümünde ayarlanabilir arka spoyleri alçak tutuyor ve arka difüzörü kapatıyoruz. GT2 RS yere çok iyi tutunuyor. Gaza tam bastığında ön aksta bir kıpırdama oluşsa da huzursuzluk boyutuna varmıyor. Kıpırdama dediğimiz de birkaç milimetreden ibaret. Zaten bu da işin eğlenceli kısmını oluşturuyor. GT2 RS hız kavramını bugüne kadar yol kullanıma uygun pist sporcularında benzeri görülmemiş bir boyuta taşıyor. Otomobil, yüksek hızlarda dahi dönüşleri düzlüğe dönüştüren bir büyüyü bünyesinde barındırıyor. O her daim hızlı ve her daim daha hızlı olmak istiyor. Devir göstergesindeki ibrenin 2500 d/d'nin üzerine çıkmasıyla birlikte 750 Nm'lik çılgın bir tork ortaya çıkıyor. Tamam, Turbo S'in torkundan daha yüksek olmayabilir ama GT2 RS daha hafif.

Peki ama güç? Güç eğrisi ancak 7000 d/d'den sonra düşüyor yani güç pratik olarak hiçbir zaman azalmıyor.



Kırmızı iç döşemeler, GT2 kullanıcılarının tercihinin yüzde 60'ını oluşturuyor. Ancak sürüş konsantrasyonunu destekleyen iç mekân ergonomisi daha da önemli









Magnezyum jantlar 11.4 kg daha hafif. CFK hava girişi, hava akışını yüzde 27 iyileştiriyor. CFK yüzgeçler çamurluk içindeki hava tahliyesini artırıyor. Arka spoyler ayarlanabiliyor


auto motor und sport

Böylece bu 911, turbo beslemeli olup da sürekli devir çevirmek isteyen nadir 911 modellerinden biri olarak farkını ortaya koyuyor. Motorun devir çevirme istekliliği devir kesiciye kadar kesintisiz bir şekilde devam ediyor. Yeni krank yatağı, yeni pistonlar, 58/47 mm yerine 67 mm türbin ve 55 mm sıkıştırma çapı ile daha büyük bir turbo. Yüzde 15 daha büyük intercooler, yüzde 27 daha büyük hava giriş kanalları... Daha fazlasını sayamayacak kadar hızlı. Özellikle de start-finiş düzlüğü öncesindeki sonsuzmuş gibi uzun sağ viraj esnasında. Start-finiş düzlüğünde 312 kg'ye kadar yere basma kuvveti uygulanıyor. GT2 RS2in hız göstergesi bu düzlüğün sonunda 280 km/s gösteriyor. Doğal olarak daha da fazlası mümkün.

Konforlu süspansiyon mu? Nasıl?

Yarış otomobili ve yol ruhsatı. Sancılı bir ikili. Yüksek performansı ve gerektiğinde pist sürüşlerini desteklemek üzere devasa boyutta fren diskler devreye giriyor. Doğal olarak karbon seramik söz konusu. Önde 410 mm, arkada 390 mm. Mükemmel ayarlanmış bir ABS, stabilite programı ve çekiş kontrol sistemi. Başka? Otomatik klima, bilgi ve eğlence sistemi ve daha esnek yaylar. 100 yerine en son GT3'te olduğu gibi 45 N/mm'lik yaylara yer verilirken süspansiyon konforunu artırmak üzere biraz daha yumuşak stabilizatörler devreye giriyor. Ancak bu onu gezinti otomobili olarak kullanılabilecek kadar yumuşak kılmıyor. Sonuç olarak bu otomobile binip de sağ ayağın kaşınmaması söz konusu olamaz. Ayak kaşıntısını gidermenin tek yolu ise gaz pedalına basmak. Devasa boyutta VGT tipi turbo beslemeler 1.55 bar basıyor. İleri teknoloji ve üstün mühendisliğin gelmiş olduğu en son noktayı temsil eden motor, GT2 RS'i gergin bir yaydan fırlayan ok ileriye doğru adeta uçuruyor. 2.8 saniye içinde 0'dan 100 km/s hıza ulaşan ibre sadece 8.3 sn'de 200 km/s çizgisini gösteriyor. Sadece düz yolda dikey hızlanma anında hayranlık uyandıran bir performans sergilemekle kalmayan 911 GT2 aynı zamanda yanal ivmelenme anında fizik kurallarını alt-üst ederek hayranlık uyandırmaya devam ediyor. Doğal olarak ayarlanabilir arka spoylerin üstün viraj performansına katkısı oldukça büyük.

Yol tutuş o kadar başarılı ki, tatlı bir eğimle birlikte sola doğru kıvrılan virajda da artan hıza rağmen güvenle





G-kuvveti mi? Hem de nasıl. Sürüş esnasında göstergeyi takip edecek olanlar çok şaşıracak. Titanyum güvenlik kafesi mutlaka tercih önceliğinde olmalı. Çelik güvenlik kafesine oranla 9 kg kadar daha hafif



340 km/s hızla ilerlerken arka aksa 200 kg kadar basınç uygulanırken, yol tutuş önemli oranda artıyor

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser

2 kapılı coupe, uzunluk x genişlik x yükseklik 4549 x 1880 x 1297 mm, aks mesafesi 2453 mm, boş ağırlık 1545 kg

Yürüyen aksam

Bağımsız süspansiyon, önde çapraz sevk çubuklu McPherson, arkada çapraz ve uzunlamasına sevk çubuklu, önde ve arkada helezon yay ve amortisörler, stabilizatörler, önde ve arkada hava kanallı diskler, lastikler ön 265/35 R 20 arka 325/30 R 21

Güç aktarımı

Arkadan itişli, 7 ileri çift kavramalı otomatik şanzıman

Motor

Altı silindirli boxer motor, turbo besleme, intercooler, hacim 3800 cc, maksimum güç 700 HP (515 kW), 5250 d/d, maksimum tork 750 Nm, 2500 d/d

Performans

0-100 km/s .... 2.8 sn
Maksimum hız .... 340 km/s
Yakıt tüketimi .... 11.8 tl/100 km

Fiyat

Porsche 911 GT2 RS .... 285 220 Euro

tutunmaya devam ediyor ve sürücüyü daha da hızlanmaya davet ediyor. Virajın sonunda ulaşılan düzlüğün devamında tepeyi aştıktan sonra olanca hızıyla yokuş aşağı hızlanma süreci devam ediyor. Yokuşun sonundaki şikan öncesinde ise sert bir şekilde fren yaparak hızı düşürmek gerekiyor. Fren noktasını geçtikten sonra sert bir şekilde fren yapıyoruz. Dişlerini avına geçiren vahşi bir hayvan gibi balatalar diskleri eziyor. Son derece kontrollü ve oldukça kısa bir süre içerisinde şikan öncesinde düşülmesi gereken hıza düşüyor GT2 RS. Fren pedalı kadar direksiyon sistemi de çok iyi çalışıyor.

Viraj çıkışında tekrar hızlanıyoruz. Yokuş yukarı keskin bir sağ viraj karşılıyor GT2 RS'i. Tereddüt etmeden direksiyonu sert bir şekilde kırıyoruz. GT2 RS adeta viraja kör dalış yapınca tatlı bir kayma eğilimi başlıyor. Elektronik yardımcı belli belirsiz bir şekilde devreye girerek müdahale etse de gemleri tam olarak sıkmıyor. İşlerin kontrolden çıkma eğilimini hissetmesiyle sistem gemleri iyice sıkmaya başlıyor. Elektronik meleği tamamen devreden çıkartmak? Serbest dalış kadar mantıklı bir şey. Yani her babayiğidin harcı değil. Sadece işin uzmanı ve deneyimlisi bu sınavla kelimenin tam anlamıyla baş edebilir. Araç geometrisi, süspansiyon ayarları, etkin aerodinamik mükemmellik ve devasa ayarlanabilir arka spoyler tamam ama GT2 RS'in üstün yol tutuş performansında arka aks yönlendirmesi de önemli bir yere sahip. Sistem o kadar iyi çalışıyor ki, sürücü her daim daha da hızlanma cesaretini kendinde buluyor.

Bu denli mükemmel yol tutuş dinamiklerine sahip bir karakter tek başına bir şey ifade edemez. Söz konusu üstün yol tutuşu destekleyecek gücün de sağlanması gerekiyor. 3.8 litre hacimli motor sadece yüksek güç üretimiyle değil minik gaz emirlerine bile anında cevap vererek performanslı sürüşleri en iyi şekilde destekliyor.

Ancak unutmamak gerekir ki tam bu noktada şanzıman da çok önemli bir sorumluluk üstleniyor. Yedi ileri çift kavramalı otomatik şanzıman tam zamanında vites değiştiriyor. Hem de çok hızlı vites değiştiriyor. Özetle Porsche 911 GT2 RS; motoruyla, şanzımanıyla, yürüyen aksamıyla ve de aerodinamisiyle çok ama çok hızlı bir otomobil. Dahası isteyen pistten çıkıp günlük hayatta da kullanabilir.

Yazı: Jens Dralle
Fotoğraf: Daniel Wollstein

SONUÇ

Her zaman çok hızlı

Sevinçliyim. Gerçekten de bir GT2 RS sahibi olabilecek herkes için seviniyorum. Aynı zamanda evinin arka bahçesinde bir yarış pisti olmayanlar için de çok üzülüyorum. Çünkü Turbo'dan daha fazlasını bünyesinde barındıran GT2 RS'in nasıl bir potansiyele sahip olduğunu görmek ancak yarış pistinde mümkün. Sonuç olarak trafiğe açık alanda bu otomobilin sunabileceği dikey ve yanal ivmeyi deneyimlemek pek olası değil, hatta imkânsız. Bu 911 versiyonunun gerçek potansiyelini yaşamak için mutlaka trafiğe kapalı bir piste çıkmak gerekiyor.



Hacimlerin savaşı

Dizel motorların sonunun yaklaştığı artık tartışmasız bir gerçek. Biz de bugüne kadar hep dizel motorlarıyla sayfalarımıza konuk olan Skoda Octavia ve Renault Megane'ı düşük hacimli benzinli üniteleriyle inceledik...



Renault Megane ve Skoda Octavia... Bu iki modelin de en çok tercih edilme nedeni tutumlu dizel motorları hiç kuşkusuz. Fakat artık dizelin sonu yaklaşıyor ve hayatta kalabilmek için farklı alternatifler de sunmak gerekiyor. Renault, daha önce Clio'da kullandığı 1.2 litrelik turbo benzinli motorunu yeni Megane'da da sunmaya başladı. Verimliliği ve düşük tüketim değeri ile ön plana çıkan bu motor, düşük hacmiyle başlangıç fiyatında avantaj sağlıyor. Skoda Octavia'da ise Volkswagen Grubu'ndan gelen 1.0 litrelik TSI motor yer alıyor.

Fransızlar tutumlu motorlarıyla tanınır. Megane'da da bu durum devam ediyor. 1.2 litrelik benzinli ünite 5500 d/d'de 130 HP güç ve 2000 d/d'de 205 Nm tork değerlerine sahip. Düşük devirlerden itibaren sunulan yüksek tork elbette turbonun etkisi bulunuyor. Yedi ileri çift kavramalı EDC şanzıman ile gücünü ön tekerleklere aktaran Megane, ara hızlanmalarda sürücüsünü üzmüyor. 0'dan 100 km/s hıza 10.9 saniyede çıkabilen otomobilin maksimum hızı ise 200 km/s olarak verilmiş.

Megane, benzinli motorun da katkısıyla sessiz ve konforlu sürüşe sahip. Motor sesi dizel gibi kabine sızmıyor. Sarsıntısız çalışan 1.2 litrelik ünite, tutumluluk konusunda da başarılı işlere imza atıyor. Fabrika verisi 5.4 lt/100 km'lik ortalamaya sahip Megane, gerçek yol koşullarında 6.5 lt/100 km civarında tüketiyor.

EDC şanzıman çift kavramalı olmasına rağmen DSG kadar sarsıntısız ve seri geçişler sunamıyor. Vites geçişleri belirgin şekilde hissediliyor.

Megane'nın kabini Octavia'ya ya göre daha teknolojik dursa da malzeme ve işçilik kalitesi olarak Octavia'nın daha başarılı olduğunu belirtmeliyim. Donanım konusunda ise Megane sınıfının en zengin listelerinden birine sahip ve bu konuda Octavia'nın önüne geçmeyi başarıyor.

Octavia, geleneksel bir tasarım diline sahipken, Megane daha modern duruyor

503 litrelik bagaj hacmi sınıfının en iyi değerlerinden birine sahip olasa da yaşam alanı ve bagaj kapasitesi bakımından referans model olan Octavia'nın 568 litresi karşısında küçük kalıyor.

Octavia'ya geldiğimizde Volkswagen Grubu'na yeni kullanılmaya başlanan bir ünite karşımıza çıkıyor. Üç silindirli turbo benzinli motor 5600 d/d'de 110 HP güç ve 2000 d/d'de 200 Nm tork üretiyor. Yedi ileri DSG çift kavramalı şanzımanla kombine edilen motor, Octavia'yı 0'dan 100 km/s hıza 10.0 saniyede çıkartıyor. Maksimum hızı ise 202 km/s. Octavia'nın fabrika verisi tüketim değeri ise 4.8 lt/100 km olarak verilmiş. Skoda temsilcisi, sakin kullanımlarda 6.0 lt/100 km'lik tüketim değeriyle yol alabiliyor. Konfor olarak Octavia'nın süspansiyon sistemi Megane'a oranla daha

RENAULT MEGANE





Megane'ın kabini, büyük multimedya ekranı sayesinde daha teknolojik görünüyor fakat malzeme kalitesi olarak Octavia'nın gerisinde



Çift kavramalı EDC şanzıman, seri ve sarsıntısız olmasına rağmen DSG daha başarılı bir performans sunuyor



Bagaj boyunca uzanan stoplar, Megane'ı özellikle gece sürüşlerinde diğer modellerden ayırıyor

SKODA OCTAVIA





Octavia, sade bir kabine sahip fakat tüm düğmeler yerli yerinde ve ulaşılması oldukça kolay. Eşya gözleri bakımından da Megane'dan daha iyi



DSG şanzıman, EDC'ye göre daha konforlu ve seri olmasına rağmen kronik problemleri EDC'den daha fazla



Bagajla birlikte açılan arka cam, Skoda'nın geleneksel tasarım anlayışını yansıtıyor

yumuşak ayarlanmış. Fakat üç silindirli motorun titreşimi ve gürültüsü kabine Megane'a oranla daha fazla sızıyor. Kâğıt üstünde Megane daha güçlü bir motora sahip olmasına rağmen, verilere baktığımızda Octavia'nın üstünlüğünü görüyoruz. Bunun en büyük sebebi Megane'nın 1390 kilogram olmasına karşın, Octavia'nın 1247 kg'de kalması. Megane, Octavia'dan 100 kilogram daha ağır olmasıyla hem performans hem de tüketim açısından geride kalıyor. Bir diğer önemli nokta da DSG'nin EDC'ye göre daha seri vites geçişlerinin olması.

Yazı: Özerk Ihlamur
Fotoğraf: Alp Emre Göksel



SONUÇ

Hafiflik ve şanzıman

Megane ve Octavia sınıfının en iddialı iki modeli olarak öne çıkıyor. Dizel motorları kıskandıran tüketim değerleriyle verimli motorlara sahipler. Fakat Octavia'nın hafif yapısı ve DSG şanzımanı Megane'dan daha performanslı ve tutumlu olmasını sağlıyor. Başlangıç fiyatlarında da Octavia 102.800, Megane ise 111.800 TL'ye satılıyor. Hem fiyat, hem tutumluluk olarak Octavia'nın önde olmasına rağmen sokaklarda daha fazla Megane görmemizin sebebi hem ikinci el değeri hem de yerli üretim olması...

TEKNİK ÖZELLİKLER

Model		Renault Megane 1.2 Tce EDC	Skoda Octavia 1.0 TSI DSG
Motor tipi/silindir sayısı		Sıralı/4	Sıralı/3
Silindir hacmi	cc	1198	999
Maksimum güç	HP, d/d	130, 5500	115, 5000
Maksimum tork	Nm, d/d	205, 2000	200, 2000
Uzunluk × genişlik × yükseklik	mm	4632 × 1814 × 1443	4670 × 1814 × 1461
Aks aralığı	mm	2711	2686
Bagaj hacmi	lt/VDA	503–987	568–1530
Hızlanma 0–100 km/s	sn	10.9	10.0
Maksimum hız	km/s	200	202
Yakıt tüketimi ortalama	lt/100 km	5.6	4.8
Baz fiyat	TL	111.800	102.800



Sporcu kompaktlar

Günlük hayatın içinde olmak ve aynı zamanda günlük hayatın sıkıcılığından sıyrılmak için mutlaka bir Golf ve hatta bir Golf GTI sahibi olmak gerekmiyor. Ama Golf GTI'ın sporcu kompaktlar arasında özel bir yere sahip olduğu da gerçek. 200 HP ve üzerinde güç liginde BMW 125i, Mercedes A 250 ve Volvo V40 T5 sınıfın ustasına meydan okuyor...



Yüksek performanslı kompakt sınıf otomobillerin ayak ölçüsü de zamanla iyice büyüdü. Tüm test araçları 18 inçlik jantlarla mücadele ediyor

Alman üretici Volkswagen haklı olarak reklam spotlarında "das auto" yani "otomobil" ifadesini kullanıyor. Bu, konu sporcu kompakt sınıf otomobiller olduğunda ilk akla gelen kavramın GTI olması kadar doğal ve olağan. Her ne kadar çok daha güçlü 'R' versiyonu veya farklı markalarda üç harfli farklı kısaltmalara sahip birçok alternatif söz konusu olsa da sporcu bir kompakt düşünenler için ilk akla gelen model Golf GTI oluyor. Golf GTI, 1976 yılında 3.70 metre uzunluğundaki hafif gövdesi ve 110 HP gücündeki motoruyla kısa sürede gönülleri kazanmış ve bir anlamda yeni bir sınıf yaratmıştı.

O yıllarda tek tabanca yollarda fırtına gibi esen Golf GTI, ilkbaharda elden geçirilen yedinci nesli ile şu an yollarda boy gösteriyor. Ancak artık yalnızlık çekmiyor. Kralın tahtına göz dikmiş birçok model, birçok rakip söz konusu. Daha önce kompakt sınıfta bir temsilciye sahip olsa da Mercedes'in üyesi farklı bir konsepte sahipti. 2012 yılında yenilenen A-Serisi diğer kompakt sınıf otomobillerle aynı formata büründüğünden, Mercedes bu ligde yeni sayılır. Volvo da V40 ile bu ligin yeni üyelerinden. Onlarla kıyaslandığında, 2004 yılında lanse edilen BMW 1 Serisi, arkadan itişli mimarisiyle bu ligde eski sayılır. Zorlu mücadele için bir araya gelen bu dört kompakt sporcunun ortak noktası ise şu: 200 HP ve üzerinde güç üreten 2.0 litre hacimli dört silindirli turbo motor...

BMW: Arkadan itişle sınıfında tek

1 Serisi hâlâ sınıfının tek arkadan itişli modeli olarak boy göstermeye devam ediyor. Arkadan itişli yapıyla birlikte ön aksın gerisinde uzunlamasına konumlandırılan motor ve arkaya doğru uzanan şaft da 1 Serisi'ne mükemmel ön ve arka aks dağlımı kazandırıyor ancak bu yapı günlük kullanım noktasında bazı ödünleri de gerektiriyor. Arka koltuğu geçiş oldukça zahmetli. Arka koltuk yaşama alanı da karşılaştırmanın en darı. Ön koltukların da türünün en geniş ve en ferah yaşam alanını sunduğu söylenemez. Ama sportif yapılı koltukların vücudu sarma başarısı da görmezden gelinemez. Son derece okunaklı göstergeler ve merkezi kumanda sistemi iDrive sürücüyü mutlu eden diğer detaylardan.

Sürücünün yüzünü güldüren unsurların başında ise motor geliyor. Dört silindirli turbo motor sesiyle olduğu kadar yüksek çekiş gücüyle de beğeni topluyor. Tamam, 310 Nm tork bu hacim sınıfının en iyisi değil ama 325i'yi alıp götürmesini çok iyi biliyor. Bu motor, sekiz ileri otomatik şanzımanla uyum içerisinde çalışıyor. Tamamen objektif olmak gerekirse sportif kompakt sınıfı ateşlendirmek için satışa sunulan 323i,

BİR BAKIŞTA

BMW 125i: 224 HP, 0-100 km/s 6.5 sn, 38.450 Euro'dan başlıyor, 24.700 Euro baz fiyat

MERCEDES A 250 4MATIC SPORT: 218 HP, 0-100 km/s 6.2 sn, 41.370 Euro'dan başlıyor, 24.681 Euro baz fiyat

VOLVO V40 T5: 245 HP, 0-100 km/s 6.7 sn, 38.990 Euro'dan başlıyor, 24.850 Euro baz fiyat

VW GOLF GTI: 230 HP, 0-100 km/s 6.7 sn, 31.325 Euro'dan başlıyor, 18.075 Euro baz fiyat

BMW Arkadan itişe rağmen bir dinamizm mucizesi sayılmaz



Uzun motor kaputu yaşama alanını daraltsa da koltuklar kadar kokpit mimarisi de sportif sürücüleri mutlu ediyor





1519 kg

Dört tekerlekten çekişli A 250 Sport, 1519 kg ağırlığı ile önden çekişli V40 T5'den daha ağır değil. Golf GTI, 130 kg daha hafif olsa da manuel bir şanzımanla yola çıkıyor.

MERCEDES Nitelikli olduğu kadar tasarımıyla da heyecan uyandırıyor





A-Serisi Konsolundaki yuvarlak havalandırma ızgaraları, formları ve farklı renkte aplikasyonlarıyla sportifliği destekliyor. Entegre başlıklara sahip koltuklar güçlü yan destekleriyle vücudu mükemmel sarıyor ancak arka koltuk yolcularının dünyasını karartıyor



143 HP gücündeki 2.3 litre hacimli altı silindirli motoruyla yollarda fırtına gibi esiyordu. 323i ile 125i'nin performans değerlerini karşılamak bile mümkün değil. Tüketim noktasında ise tamamen farklı iki dünyadan bahsediyoruz. 323i 13.4 lt/100 km tüketiyordu. 125i ise 8.7 lt/100 km ile yetiniyor.

Sürüş özellikleri ve yol tutuş noktasında da arada dağlar kadar fark olduğu kesin. Ancak şunu da açık yüreklilikle ifade etmek gerekir ki, 125i arkadan itişli bir otomobilden beklenen sürüş dinamiklerini sunmuyor ve beklentiyi karşılayamadığı için hüsrana neden oluyor. M paket, adaptif süspansiyon ve 18 inçlik jantlara rağmen 1.5 ton ağırlığa sahip sporcu yeterince atak ve kıvrak hissettirmiyor. Otoyoldaki yüksek süratlerde düz gidiş zayıflıkları gösteren 125i, virajlarda ise biraz erken devreye giren ESP nedeniyle sürücüsünü mutsuz edebiliyor. Ama en azından rakiplerinden daha kısa sürede durmayı başarıyor ve üst üste yapılan fren denemelerine karşın, ısındıktan sonra da kaçırma yapmıyor.

Sürüş dinamikleriyle beklentilerin gerisinde kalmış olması ve markaya has sportifliği tam anlamıyla sunamıyor olması otomatikman konforlu bir yapı beklentisini beraberinde getiriyor. Ancak 125i, karayolundaki hızlı sürüşlerde bu beklentiyi de tam olarak karşılayamıyor. Tamam normal şartlar altında 1 Serisi son derece dengeli bir tutum sergiliyor ve spor modunda A-Serisi'nden daha konforlu hissettiriyor ancak yol dalgalarında daha fazla gövde salınımına neden oluyor. Bunun dışında fiyatı da uygun sayılmaz. Özetle BMW 125i'nin sahip olduğu nitelikler zirvede yer almak için yeterli değil.

Mercedes: Oldukça dinamik

Özellikle sürüş dinamikleriyle A-Serisi BMW 125i'den daha fazla etkiliyor. Sport versiyon sadece 7 HP daha fazla güç üretmekle kalmıyor, aynı zamanda üstün sürüş dinamikleriyle ve yol tutuş karakteriyle de bu ismin hakkını fazlasıyla veriyor. A-Serisi, yükseklik ayarlı AMG tipi yürüyen aksamı ve direkt çalışan geri bildirini yüksek direksiyon sistemiyle virajları adet düzlüğe dönüştürüyor ve sürücüden gelen en küçük talimatı bile tereddüt etmeden anında yerine getiriyor. Sürücünün kendini A-Serisi'nin ritmine kaptırıp fizik kurallarını hiçe saymaya başlamasıyla, ESP tatlı-tatlı devreye girerek otomobilin kontrolden çıkmasını önlüyor.

İsteğe bağlı olarak sunulan dört tekerlekten çekiş sistemi, yedi ileri çift kavramalı şanzımanla birlikte A 250'nin etiketi fiyatını ciddi oranda yukarılara çekerken, yol tutuş anlamında çok önemli kazanımlar sağlıyor. Daha

VOLVO Sportiflik iddiası yok, güçlü olmayı tercih ediyor



Yumuşak karakterli süspansiyon geometrisi her zaman mutlak konforun garantisi olamıyor. V40 yolda çok fazla salınım yaparak konforu olumsuz etkiliyor. Koltuklar geniş ve konforlu





380 litre

Golf 380 litre bagaj sunuyor. Koltukların katlanmasıyla bu alan 1270 litreye ulaşıyor. V40 kullanıcısı ise 324 litre ile yetinmek zorunda. Katlanan koltuklarla oluşan 1021 litre de cömert sayılmaz.

VW Geniş yaşama alanı, geleneksel mimari, gereksiz detaylar yok





Ekoseli koltuk döşemeleri ve spor koltuklar bir GTI geleneği. Direksiyon üzerindeki kırmızı dikişler tamamlayıcı olarak devreye giriyor. Bu öylesine alışılmış ki, iki adet dijital ekran bu manzarayı adeta bozuyor. Adaptif süspansiyon ataklıkla konforu mükemmel harmanlıyor



da önemlisi motorun gücünün kayıpsız bir şekilde yola aktarılmasında önemli bir rol üstleniyor. 218 HP güç üreten motor, çift kavramalı şanzımanla uyum içerisinde çalışırken, dört tekerlekten çekiş sisteminin de katkısıyla güç kaybı yaşanmadan hızlı bir kalkış mümkün olabiliyor. Ok gibi ileriye fırlayan Mercedes'in kompakt sınıf temsilcisi, 130 km/s hıza kadar rakiplerinin önünde kalmayı başarırken Golf birkaç salise farkla hemen arkasında yer alıyor. Darbeleri büyük bir başarıyla sönümleyen süspansiyon kadar 9.2 lt/100 km'lik makul test tüketimi de standart donanıma dahil. Heyecan uyandıran etkileyici bir ses ise beraberinde geliyor.

Tabii hayat tozpembe değil. Örneğin arka koltuk yolcularını kasvetli bir yaşam alanı bekliyor. Ayrıca arkaya geçiş de biraz sıkıntılı. Arka koltuk yolcularının seyahat esnasında çevredeki güzellikleri görmekte zorlanacak olması da hoş bir durum değil. 341 litrelik bagaj bu sınıf için cömert olmaktan uzak. Koltuklar katlandığında bagaj 1157 litreye çıkıyor. Bagaj eşiği yüksek ve bagaj zemini ayarlanabilir değil. Yani özetle bagaj pek kullanışlı sayılmaz. Alüminyum aplikasyonlar ve havalandırma ızgaralarını çevreleyen kırmızı süslemelerle son derece havalı ve dinamik bir görünüm sergileyen kokpit kalite ve kullanım ergonomisiyle Mercedes normlarını yerine getiriyor.

Kısmen de olsa biraz karmaşık olan bilgi ve eğlence sistemi dışında her şey yolunda. Güvenlik donanımı kadar sürüş destek sistemleri de oldukça kapsamlı. Tüm bunlar Mercedes standartlarına uygun. Tıpkı satın alma fiyatı, bakım giderleri ve isteğe bağlı donanımlar için talep edilen yüksek fiyatlar gibi. Örneğin diğerlerinde standart olan LED ön farlar Mercedes'te isteğe bağlı olarak sunuluyor.

Volvo: Bol düğmeli mimariye devam

İsveçli üretici Volvo ise buna karşın test etmiş olduğumuz Inscription donanım paketinde bolca aydınlatma gücüne sahip farları standart olarak sunmakla kalmıyor üstüne uzun farları ve aktif viraj aydınlatma özelliğini de sunuyor. Isıtmalı deri koltuklar ve üç farklı görünüm moduna sahip dijital gösterge paneli beraberinde gelen diğer güzellikler. Buraya kadar hey şey iyi ve hoş. Ancak küçük navigasyon ekranı kadar minicik bol düğmeli karmaşık kumanda sistemi de çağın gerisinde kalmış gibi. Volvo bu noktada kendine has bir yol izlemeye devam ediyor.

Volvo stili temel olarak ferahlık ve aydınlık temasına dayanıyor. Her ne kadar yoğun sert plastik kullanımı söz konusu olsa da açık renk iç mekân ferah ve dingin bir hisse

TEKNİK ÖZELLİKLER VE TEST VERİLERİ

Model	BMW 125i M Sport	Mercedes A 250 4Matic Sport	Volvo V40 T5 Inscription	VW Golf GTI
Motor				
Motor tipi/silindir sayısı	Sıralı/4	Sıralı/4	Sıralı/4	Sıralı/4
Silindir hacmi cc	1998	1991	1969	1984
Güç kW (HP) d/d	165 (224) 5200	160 (218) 5500	180 (245) 5500	169 (230) 4700
Maksimum tork Nm, d/d	310, 1400	350, 1200	350, 1500	350, 1500
Güç aktarımı	Arkadan itişli, sekiz ileri otomatik	Dört tekerlekten çekişli, yedi ileri otomatik	Önden çekişli, sekiz ileri otomatik	Önden çekişli, altı ileri manuel
Test aracı lastiği ön	225/40 R 18 Y	235/40 R 18 Y	225/40 R 18 W	225/40 R 18 Y
arka	245/35 R 18 Y	235/40 R 18 Y	225/40 R 18 W	225/40 R 18 Y
	Michelin Pilot Super Sport	Continental Sport Contact 5P	Michelin Pilot Sport 3	Bridgestone Potenza S001
Boyutlar/ağırlıklar				
Boş ağırlık/taşıma kapasitesi kg	1486/479	1519/511	1519/481	1385/475
Uzunluk × Genişlik mm	4329 × 1765	4355 × 1780	4370 × 1857	4258 × 1790
(yan aynalarla) × Yükseklik	(1984) × 1421	(2022) × 1430	(2041) × 1420	(2027) × 1492
Aks aralığı mm	2690	2699	2647	2626
Dönüş çapı sol/sağ m	11,2/11,1	11,1/11,0	12,3/12,4	11,1/11,0
Bagaj hacmi lt/VDA	360/1200	341/1157	324/1021	380/1270
Römork kapasitesi/rölantide kg	680/1500	–/–	700/1500	680/1600
Kabin genişliği ön/arka mm	1425/1420	1425/1355	1475/1425	1485/1445
Kabin yüksekliği ön/arka mm	990/905	1025/950	980/920	1020/975
Standart diz mesafesi mm	655	660	700	695
Tüketim/menzil/CO_2				
Test tüketimi lt/100 km	8.7	9.2	8.7	8.9
ams ekonomik	6.0	6.8	6.2	6.4
ams ev-iş yolu	8.8	9.2	8.6	8.9
ams sportif	11.2	11.6	11.4	11.3
Test CO_2 salımı g/km	202	214	202	207
NEDC'ye göre tüketim lt/100 km Şehir içi/şehir dışı/ortalama	7.4/5.0/5.9	8.5/5.7/6.7	7.9/4.8/5.9	7.8/5.5/6.4
Emisyon sınıfı	Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6
CO_2 salımı g/km	134	156	137	148
Verimlilik sınıfı	B	D	B	D
Depo kapasitesi lt	52	56	62	50
Menzil km	597	608	712	561
Hızlanma/maksimum hız				
Hızlanma sn				
0 – 80 km/s	4.6	4.3	4.8	5.0
0 – 100 km/s	6.5	6.2	6.7	6.7
0 – 120 km/s	9.0	8.7	9.2	9.1
0 – 130 km/s	10.5	10.2	10.7	10.3
0 – 160 km/s	16.1	16.0	16.7	14.9
0 – 180 km/s	21.7	21.8	22.3	19.6
0 – 200 km/s	28.1	30.7	30.5	25.5
0 – 400 m	14.7	14.5	14.9	14.8
Ara hızlanma sn				
60 – 100 km/s	3.5	3.4	3.5	3.2
80 – 120 km/s	4.4	4.4	4.4	4.1
Maksimum hız km/s	243	240	240	250
Fren mesafeleri				
100 – 0 km/s soğuk m	35.1	36.2	37.0	36.6
130 – 0 km/s soğuk/sıcak	59.5/59.2	61.2/60.3	62.5/62.7	62.3/62.5
170 – 0 km/s soğuk	101	104	109	107
İç gürültü				
80 km/s son vites	66	69	69	68
100 km/s dB(A)	69	70	71	70
130 km/s	72	73	73	72
160 km/s	75	75	75	76
180 km/s	77	77	77	78
Sürüş dinamikleri				
Slalom 18 m ESP açık/kapalı	67.4/67.6	66.9/67.7	65.2/65.7	66.7/67.4
Çift şerit değiştirme km/s	139.9/140.9	142.4/143.5	136.6/137.5	138.5/140.4
Sürüş değerlendirmesi	◀ Ø ▶	◀ Ø ▶	◀ Ø ▶	◀ Ø ▶
Yönlendirme endirekt/direkt	○○○●○	○○○○●	○○○●○	○○○○●
Denge önden/arkadan kayma eğilimi	○○●○○	○○●○○	○●○○○	○○●○○
ESP ağırbaşlı/sportif	○○○●○	○○○●○	○○●○○	○○○●○
Kontrol kolay/zorlayıcı	○○●○○	●○○○○	○●○○○	●○○○○
Araç karakteri ağırbaşlı/sportif	○○○●○	○○○●○	○○●○○	○○○●○
Maliyetler				
Sabit maliyetler Euro				
Vergi	118	162	124	146
Zorunlu trafik sigortası	376	324	356	330
Kısmi kasko[1]	273	167	149	180
Tam kasko[2]	522	439	410	406
Kullanım maliyeti aylık[3]				
yılda 15.000 km Euro	266	268	256	263
yılda 30.000 km Euro	469	482	460	471
Baz fiyat (Almanya) Euro	40.000	41.370	38.990	31.325

[1] Ferdi pay olmadan; [2] 150 Euro ferdi pay ile; [3] Değer kayıpsız



2041 mm

Aynalar da dahil edildiğinde V40 2041 mm genişliğe sahip. Bu, kompakt sınıf bir otomobil için biraz fazla. İki metre barajının altında ise sadece BMW 1 Serisi kalabiliyor.

neden oluyor. Bagaj biraz küçük olsa da yüksek ayarlı zeminiyle ileri seviyede fonksiyonellik sunuyor. Ayrıca bir file, panik frende bagajdaki eşyaların öne gelmesini engelleyerek güvenlik sunuyor. Ancak diz hava yastığı gibi eksik donanımları nedeniyle pek de günümüz şartlarını yerine getiremiyor.

Aynısı yürüyen aksam için de geçerli. Ford Focus platformu kullanılarak geliştirilen yürüyen aksam da pek güncel sayılmaz. Motorun sunmuş olduğu çekiş gücüne kendini kaptırarak dinamik bir sürüş stili tercih eden sürücüler keskin bir şekilde kayan ön aks ve hissiz bir direksiyon ile mücadele etmek zorunda kalıyor. Dolayısıyla sürüş keyfinden bahsetmek güç. V40, konfor konusunda da iddialı değil.

Yoğun gövde salınımları ve enlemesine yol bozukluklarında sert tepkiler yolcuların konforunu olumsuz etkiliyor. Bu noktada yan destekleri zayıf konforlu koltuklar da fayda etmiyor. Neyse ki fiyat etiketi makul da bazı eksiklikler görmezden gelinebiliyor.

VW: Vites değiştirmenin keyfi

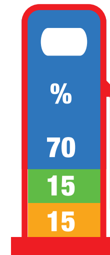
Gelelim karşılaştırmanın en uygun fiyatlı modeline. Golf GTI 30 bin Euro'dan başlayan fiyatla satışa sunuluyor. Volkswagen, fiyat-donanım dengesi göz önünde bulundurulduğunda karşılaştırmanın en cazip seçeneği olarak öne çıkıyor. Tamam, test aracı manuel şanzımanlı ancak Golf GTI çift kavramalı DSG ile donatılsa da Mercedes A 250 (4Matic hariç) ile arada hâlâ 7 bin Euro gibi ciddi bir fiyat farkı kalıyor.

Malum test araçları her zaman aynı donanım seviyeleriyle temin edilemiyor. Bu nedenle rakipleri otomatik şanzımanla karşılaştırmaya dahil olurken Golf GTI manuel şanzımanla katılıyor. Bu, sürüş konforu açısından şehir içindeki dur-kalk trafikte bir dezavantaj olabilir. Ancak sürüş keyfi açısından son derece faydalı bir donanım. Özellikle

TÜKETİM ÖLÇÜMÜ

Test tüketimi

Oranlar:
Yüzde 70. **Ev-iş yolu:** Evden işe tipik sürüş (21 km)
Yüzde 15. **Ekonomik:** Özellikle sakin kullanım (275 km)
Yüzde 15. **Sportif:** Yüksek hızlarda sportif sürüş



	BMW 125i	Mercedes A 250 Sport	Volvo V40 T5	VW Golf GTI
Test tüketimi	8.7	9.2	8.7	8.9
Ev-iş yolu	8.8	9.2	8.6	8.9
Ekonomik	6.0	6.8	6.2	6.4
Sportif	11.2	11.6	11.4	11.3









Bazı şeyleri geliştirmek zordur. Örneğin BMW'nin analog gösterge paneli oldukça rahat okunuyor. Mercedes'te ise bu daha zor. Volvo ve VW ise dijital, yapılandırılabilir göstergeleri tercih etmiş

Sadece BMW 1 Serisi'nde arka koltuk üç parça halinde katlanabiliyor. En az yaşama alanı ve en az fonksiyonelliği Volvo V40 sunuyor











bol virajlı dağ yollarında viteslerle oynayarak yolun keyfini sürmek gibisi yok. Gaz, fren, debriyaj ve vites değiştirme arasındaki ideal senkronizasyonu kurgulamak otomobil sürmeyi aktif bir etkinliğe dönüştürüyor. Golf başlı başına bir hadise. Ne görüntüsüyle, ne sesiyle ne de sürüş dinamikleriyle abartılı bir şekilde ön plana çıkıyor. Golf GTI, çok fazla dikkat çekmeden, göze batmadan ve de günlük kullanıma uyumuyla bugünlere geldi. Başarısının sırrı bu. Özellikle kullanım kolaylığından taviz vermeye hiç niyeti yok. Geniş bir yaşama alanı, rahat görüş açıları, kullanım ergonomisi, bilgi ve eğlence sistemi, konforlu koltuklar ve ideal oturma pozisyonu her zaman Golf GTI'da standarttı. Hâlâ da öyle.

Golf GTI her zaman olduğu gibi günlük kullanım niteliklerinden taviz vermeyen bir sporcu olarak konumlandırıldı. Yol tutuş özellikleri güven veriyor. Geri bildirimi yüksek direkt çalışan direksiyon sistemi sürücünün en zor sürüş koşullarıyla bile rahatlıkla baş etmesine yardımcı oluyor. İsteğe bağlı olarak sunulsa da adaptif süspansiyon en kritik durumlarda bile lastiklerin yere tam olarak basmasını sağlıyor. Elektronik kilitli diferansiyel kadar gaz emirlerine anında cevap veren motor da viraj çıkışındaki hızlanma isteğini destekliyor.

En çok etkileyen ise sürüş dinamizmi uğruna yol konforunun feda edilmemiş olması. Zaten oldukça gergin olan normal sürüş modu bile yol bozukluklarını büyük bir olgunlukla karşılarken Golf GTI konfor modunda tüm rakiplerine ders verecek kadar başarılı bir konfor seviyesi sunuyor. Tamam, sport modunda geometri daha da sertleşiyor ama motor sesinin de daha hırıltılı olması sportiflik adına bir bütünlük oluşturuyor. Her şeyin dört dörtlük olduğu düşünülmesin. Yüksek yuvarlanma gürültüsü, ortalama frenler ve biraz karmaşık bir bilgi ve eğlence sistemi puan kaybettiren olumsuzluklar. Zaten bu tarz analog bir otomobil, hem de manuel şanzımanla dijital bir kokpite ihtiyaç duymuyor.

Sadece biri her şeyi yapabiliyor

Günlük kullanıma uygunluk, ataklık ve konfor arasındaki dengeyi bu denli iyi tesis eden bir otomobil karşısında rakiplerin işi hiç de kolay değil. BMW ve Mercedes, GTI'ın niteliklerine yaklaşmayı başarırken, Volvo pek de ayak uyduramıyor. Ancak bu, Volvo'nun kötü bir otomobil olduğu anlamına gelmiyor.

Text: Bernd Stegemann
Fotos: Hans-Dieter Seufert

SONUÇ





1 VW
Son güncelleme önemli bir değişikliği beraberinde getirmemiş olsa da Golf GTI, ataklık, konfor, günlük kullanım kolaylığı ve fiyat-performans ilişkisiyle açık ara önde yer alıyor.



2 BMW
Kullanım kolaylığı, sürüş keyfi ve fren performansıyla beğeni kazanan 125i karşılaştırmanın tek arkadan itişli modeli olarak o kadar da dinamik değil ve bu nedenle zirveye çıkamıyor.



3 MERCEDES
Tasarımıyla olduğu kadar sürüş dinamikleriyle de tamamen sportifliğe odaklanan A 250 buna karşılığı konfordan ödün vermeyi gerektiriyor ve bu nedenle üçüncülükle yetiniyor.



4 VOLVO
Zengin donanım, şık görünüm ve çevre dostu yaklaşımıyla iyi bir Volvo olsa da V40 sürüş dinamikleri ve konfor disiplininde rakiplerine boyun eğmek zorunda kalıyor.

PUAN TABLOSU

Model	(Maksimum puan)	VW Golf GTI	BMW 125i	Mercedes A 250 4Matic	Volvo V40 T5
Karoser					
İç mekân genişliği	(20)	9	6	7	8
Boyutlar	(10)	5	5	5	5
Bagaj	(15)	5	5	4	4
Taşıma kapasitesi	(10)	6	6	6	6
Değişkenlik/fonksiyonellik	(10)	9	7	6	7
Kumandalar/göstergeler	(5)	4	5	3	3
Kullanım kolaylığı	(10)	8	10	8	7
Görüş açıları	(10)	9	8	7	8
Kalite hissi	(10)	9	7	9	8
Toplam	**(100)**	**64**	**59**	**55**	**56**
Güvenlik					
Güvenlik donanımı/asistanları	(40)	22	14	20	15
Far	(10)	9	8	9	9
Fren mesafesi soğuk (100-0 km/s)	(10)	3	4	3	3
Fren mesafesi soğuk (130-0 km/s)	(5)	1	3	2	1
Fren mesafesi sıcak (130-0 km/s)	(10)	3	7	5	2
190 km/s fren	(5)	4	5	4	4
Pedal hissi	(5)	5	5	5	5
Sürüş güvenliği	(15)	13	12	14	13
Toplam	**(100)**	**60**	**58**	**62**	**52**
Konfor					
Süspansiyon konforu	(25)	20	18	16	14
Koltuklar ön	(15)	15	14	14	13
Koltuklar arka	(10)	9	7	7	8
Multimedya	(20)	18	20	14	15
Konfor asistanları	(10)	8	5	7	4
Klima	(10)	7	7	7	7
Kabin gürültüsü	(5)	3	3	2	2
Gürültü hissi	(5)	3	4	4	3
Toplam	**(100)**	**83**	**78**	**71**	**66**
Motor					
Çalışma karakteri	(10)	9	9	9	9
Çekiş gücü	(10)	8	7	8	8
Güç dağılımı	(5)	5	4	4	4
Şanzıman/vites oranları	(10)	7	9	8	8
Hızlanma/maksimum hız	(15)	9	9	9	9
Ara hızlanma	(5)	4	4	4	4
Test tüketimi	(20)	8	8	7	8
Şarj imkanı	(10)	–	–	–	–
Elektrikli menzil	(10)	–	–	–	–
Menzil	(5)	2	3	3	4
Toplam	**(100)**	**52**	**53**	**52**	**54**
Sürüş özellikleri					
Sürüş dinamikleri	(20)	12	12	12	10
Yol tutuş/sürüş keyfi	(25)	24	21	23	18
Direksiyon	(20)	19	17	18	14
Dönüş çapı	(10)	2	2	2	0
Güç aktarımı/kışa uygunluk	(15)	12	12	15	12
Düz gidiş/rüzgardan etkilenme	(10)	9	8	9	8
Toplam	**(100)**	**78**	**72**	**79**	**62**
Çevre					
CO_2 emisyonu	(30)	14	15	13	15
NEDC'ye göre emisyon	(15)	9	10	9	10
Rölanti ve sürüş gürültüsü	(5)	3	2	3	4
Toplam	**(50)**	**26**	**27**	**25**	**29**
Nitelik değerlendirmesi	**(550)**	**363**	**347**	**344**	**319**
Maliyetler					
Baz fiyat*	(25)	25	15	13	16
Donanım*	(10)	9	8	8	10
Opsiyon fiyatları	(5)	4	3	3	3
İkinci el satış kolaylığı	(10)	6	5	5	4
Beş yıllık sabit giderler*	(10)	10	9	10	10
Bakım/tamir 100.000 km*	(15)	15	15	14	15
Yakıt maliyeti 100.000 km*	(15)	15	15	14	15
Garanti	(10)	5	7	5	5
Toplam	**(100)**	**89**	**77**	**72**	**78**
Genel toplam	**(650)**	**452**	**424**	**416**	**397**
		1	2	3	4

* Daha iyi olan tam puan alır

Volkswagen bu sefer başardı mı?



Volkswagen, CC'nin yerine konumlandırdığı Arteon ile kendine rakip olarak BMW 4 Serisi Gran Coupe ve Audi A5 Sportback'i seçmişti. Bugüne kadar üretilen en kaliteli Volkswagen modellerinden biri olan Arteon, gerçekten BMW 4 Serisi Gran Coupe'yi yakalayabilmiş mi?



BMW 4 SERİSİ GRAN COUPE



4 Serisi, çift renkli kabiniyle Arteon'a göre daha ferah hissettiriyor







4 Serisi Gran Coupe, 480 litrelik bagaj hacmine sahip. Koltuklar yatırıldığındaysa bu hacim 1300 litreye kadar çıkabiliyor



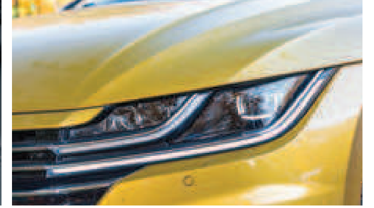
4 Serisi Gran Coupe, Arteon'a nazaran daha büyük arka camı sayesinde manevralarda kolaylık sağlıyor

VOLKSWAGEN ARTEON



Arteon, teknolojik oyuncaklarla yeni bir model olduğunu gösteriyor







563 litrelik bagaj hacmi, Arteon'un spor bir otomobil olduğu kadar ailelere de uygun olduğunu gösteriyor



Çift egzoz çıkışı, Arteon'un gücüne vurgu yaparken, arkaya doğru alçalan tavan yapısı coupe görünümü veriyor

Station'lar HB'ler, MPV ve vanlar işlevsiz coupe gövdelerin popülerliğini yitirmesine sebep oldu. Markalar artık coupe kelimesini dört kapılı modellerinde de kullanarak bu sorunu aşmaya çalışıyor ve başarılı da oldular. Bu modellerin en büyük örneği ise üç kapılı 4 Serisi'nin devamı olan 4 Serisi Gran Coupe oldu. Dört kapılı bir otomobilin işlevselliğini coupe bir otomobilin tasarım hatlarıyla birleştiren Gran Coupe, iki kapılı versiyondan daha yüksek satış rakamlarıyla başarısını kanıtlamış oldu. Aynı durum Volkswagen için de geçerli tabii ki ama tek bir farkla.

Passat klasik bir sedan otomobil tasarımına sahip. Volkswagen, daha genç iş adamlarını kendine çekebilmek için coupe formuna sahip dört kapılı CC'yi satışa sunmuştu. Oldukça başarılı satış rakamları yakalayan CC, Passat'ın genişliğini sportif tasarımıyla iyi şekilde kombine ediyordu. Fakat kalite ve sürüş özellikleri bakımından Audi ve BMW'ye rakip olamayacak seviyedeydi.

Volkswagen, strateji değişikliğine giderek CC modelinin yenisini piyasaya sunmak yerine, başka bir isimle ve çok daha premium özelliklerle Arteon modelini satışa sundu. Arteon gerçekten de benim bugüne kadar gördüğüm en yakışıklı Volkswagen modellerinden biri olmuş. Hem ön hem de arka tasarımı çok titizlikle hazırlanan Arteon, profilden de bir coupe otomobiin tüm tasarım özelliklerini bünyesinde barındırmayı başarıyor.

Kabine geçtiğinizde de sıkıcı Volkswagen çizgilerinden uzak bir kokpit ile karşılaşıyorsunuz. Teknolojik ekipmanların fazlaca kullanıldığı Arteon, özellikle dijital gösterge tablosu ve büyük multimedya ekranıyla 4 Serisi Gran Coupe'den daha şık ve modern duruyor. Malzeme kalitesi olarak da Volkswagen'e adeta sınıf atlatan Arteon, BMW kadar premium hissini vermeyi başarmış. Yine donanım olarak da yeni bir model olmasının avantajıyla 4 Serisi Gran Coupe'den daha zengin bir listeye sahip. Pasif ve aktif güvenlik listesiyle de sınıfının en güvenli otomobillerinden biri olmayı başardığını söyleyebiliriz.

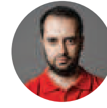
Tasarım olarak her şey çok güzel, bir BMW kadar çekici duran Arteon, kabinde de premium sınıfı kalite ve işçilik anlamında yakalamış. Peki ya motorları? Her iki otomobilin de kalbinde 2.0 litrelik dizel motorlar yer alıyor ve yine her ikisi de dört tekerlekten çekiş sistemine sahip. 4 Serisi Gran Coupe, 4000 d/d'de 190 HP üretirken, maksimum torku ise 1750 d/d'de 400 Nm olarak açıklanıyor. Arteon ise ciddi oranda BMW'ye göre daha güçlü bir motora sahip. 4000 d/d'de 240 HP güç üreten Arteon, 1750 d/d'de 500 Nm gibi etkileyici bir tork değerine sahip. Bu güç Arteon'u 0'dan 100 km/s hıza sadece 6.5 saniyede ulaştırıyor. BMW 4 Serisi Gran Coupe ise 100 km/s hıza ulaşabilmek için 7.4 saniyeye ihtiyaç duyuyor. Bu veriler kâğıt üstünde olduğu gibi gerçek yol koşullarında da hissediliyor. Arteon özellikle düşük devirlerden itibaren ürettiği 500 Nm tork ile sizi adeta koltuğa yapıştıracak ivmelenmeyi sağlıyor. 4 Serisi de yavaş bir otomobil değil fakat Arteon kadar performanslı hissettirmiyor. Arteon gücünün dezavantajını ise ortalama tüketim değerinde gösteriyor. Çift turbolu motor 5.9 lt/100 km'lik ortalamaya

sahipken, 4 Serisi 4.5 lt/100 km ile oldukça tutumlu olduğunu gösteriyor.

Arteon hem motor hem donanım olarak 4 Serisi'nden önde olmayı başarıyor. Fakat iş sürüş dinamiklerine geldiği zaman iş değişiyor. BMW 4 Serisi, daha hisli bir direksiyona sahip, süspansiyon sistemi de hem yol tutuşu hem de konforu çok iyi harmanlıyor. Arteon ise performansına göre daha hissiz bir direksiyon sistemine sahip. Süspansiyon olarak da en az BMW kadar konfor ve yol tutuşu birleştirebiliyor. Her iki otomobil de dört tekerlekten çekişe sahip olmasına rağmen, 4 Serisi Arteon'a göre eğlenceye daha fazla prim veriyor. Arteon güvenlikten ödün vermeden ve çizgisini bozmadan ilerlerken, 4 Serisi yanında yaramaz bir çocuk gibi duruyor. Gaza basılarak çıkılan virajlarda arkasını kontrollü şekilde bırakan 4 Serisi, bir BMW'nin en büyük sorumluluğunun eğlence olduğunu hatırlatıyor. Arteon ise ne yaparsanız yapın çizgisinden çıkmaya pek meyilli değil.

Fiyatlarda ise 2.0 litrelik dizel motor ve dört tekerlekten çekiş sistemiyle Arteon 344.200 TL'lik fiyat etiketine sahip. Daha uygun başlangıç fiyatı isteyenler ise henüz ülkemizde yeni satılmaya başlanan 1.5 litrelik TSI motorlu seçeneğe yönelebilir fakat Arteon gibi dinamik bir tasarıma en çok bu motor ve çekiş sisteminin yakıştığını belirtmeliyim. BMW 4 Serisi Gran Coupe yine 2.0 litrelik dizel motor ve dört tekerlekten çekiş sistemiyle 337.500 TL'lik başlangıç fiyatıyla satılıyor.

Yazı: Özerk Ihlamur
Fotoğraf: Egemen Atiyar



SONUÇ

Premium'ların gözünü korkutuyor

Bundan önce de birçok marka Alman premium modelleri yakaladığını iddia etmiş fakat sonuç hep hüsranla bitmişti. Volkswagen ise bu iddiayı ortaya atarken işi çok daha sıkı tutmuş. Hem tasarım hem kalite hem de güçlü motoruyla BMW ve Audi'ye ciddi bir rakip olan Arteon'un tek eksiği sürüş hissi… Yüksek başlangıç fiyatı ise marka imajları daha iyi olan BMW ve Audi sebebiyle satış olarak geride kalmasına yol açabilir. Arteon'un daha sportif durmasında R-Line paketinin de etkisi büyük. 4 Serisi'nin M paketlisi en az Arteon kadar dinamik bir tasarıma sahip.

"Arteon, R-Line paketi nedeniyle 4 Serisi'nden daha heybetli görünüyor"





Küçük tutumlu ve SUV

O eskidendi. SUV'lar büyük, tüketim konusunda savurgan ve her daim dört tekerlekten çekişli olmayı uzun zaman önce bıraktı. Küçük SUV segmentindeki rekabet her geçen gün daha da kızışıyor. Sahip olduğu niteliklerle Audi Q2'nin liderlik ettiği segmentte, Kia Stonic ve Seat Arona olmak üzere iki yeni önden çekişli model taht kavgasına ortak olmak istiyor. Üç silindirli benzinli motorlarıyla bu üçlü kozlarını paylaşıyor.



BİR BAKIŞTA

AUDI Q2 1.0 TFSI: 116 HP, uzunluk 4191 mm, 23.400 Euro'dan başlıyor, 23.400 Euro baz fiyat

KIA STONIC 1.0 T-GDI: 120 HP, uzunluk 4140 mm, 18.390 Euro'dan başlıyor, 15.790 Euro baz fiyat

SEAT ARONA 1.0 TSI: 115 HP, uzunluk 4138 mm, 19.220 Euro'dan başlıyor, 15.990 Euro baz fiyat



Kalite açısından Audi Q2 açık ara önde. Yüksek etiket fiyatıyla öyle de olması gerekiyor

İnsanlar Avrupa genelinde SUV'ları çok seviyor. SUV'lar her geçen gün daha da yaygınlaşıyor. Mesele öyle bir noktaya geldi ki, bir üreticinin üretim programında bir SUV model olması yeterli değil. Üreticiler farklı boyut ve sınıfta birkaç model birden sunuyor hatta artık ara modeller bile üretiliyor. SUV araçlara olan talep o kadar yaygın ki, bir dönemin trendi haline gelen MPV'ler unutulur oldu. Dahası SUV'lar o kadar dikkat çekmeye başladı ki, sedan veya station wagon gövde seçeneğinden taviz vermeyen gelenekçilerin bile ilgi alanına girer oldu. Seçenek çeşitliliği ise kafa karıştıracak türden. Büyük, orta küçük derken şu an kullanıcı, aşağı yukarı 4.0 metre barajından başlayarak 20'şer santim farklarla 5.0 metre barajının üzerine çıkan bir yelpazeden tercihlerini yapabiliyor.

En büyük çeşitlilik ise sürekli yeni katılımcıların dahil olduğu küçük SUV segmentinde sunuluyor. Küçük SUV segmentinin en iddialı modellerinden biri ise Audi Q2. Ayağının tozuyla Kia Stonic ve Seat Arona, Audi Q2'nin karşısına dikilerek ona meydan okuyorlar. İspanyol Seat Arona zaten Audi Q2 ile aynı familyadan geliyor. Kia Stonic ise Kore'den kendi tarzını getiriyor. Her iki araç da gerek tasarım, gerekse nitelik bakımından oldukça iddialı. Bakalım ligin kralına meydan okuyabilecek niteliğe sahipler mi?

Kia: Ev ödevini iyi yapmış

Kia, her geçen gün kalite ve standartlarını katlamalı olarak artırmaya devam ediyor. Hal böyle olunca da Kia Stonic'in gövde renginde açık yeşil

Dijital ve farklı kullanım kombinasyonları sunan dijital kokpit, üç parça halinde bağımsız katlanan arka koltuklar ve fonksiyonel bagaj, akıl çelen davetkâr nitelikler







aplikasyonlarla bezenmiş kokpitinde ergonomik ve kullanışlı bir mimari sunması sürpriz olmuyor.

Büyük, geleneksel tarzda ve yalın göstergelerin yer aldığı gösterge paneli çok havalı görünmüyor olabilir ama oldukça okunaklı olduğu kesin. Orta konsolun üst bölümünde ise yanları düğmelerle bezenmiş olan ve havada süzülüyormuş gibi duran dokunmatik bir ekran bulunuyor. Orta konsolun geneline yalın bir mimari hâkimken özellikle bilgi ve eğlence sistemin her iki yanında konumlandırılan düğmeler kullanım ergonomisini destekliyor.

Sürücü boyut olarak pek cömert tasarlanmayan, dahası uzun bacaklara gerekli baldır desteğini sunmakta da yetersiz kalan ancak şekliyle vücudu başarılı bir şekilde saran koltukta rahatına bakıyor. Orta sertlikteki dolgu malzemesi oturma konforunu destekliyor. Peki, kalite hissi? Yani, kokpitin genelinde sert bir plastik kullanılmış ve bu hemen fark ediliyor. Söz konusu sert plastiğin yoğunluğu bunun uygun fiyatlı ve maliyet odaklı bir SUV olduğu izlenimi oluşuyor ki, bu da yanlış değil. En azından kapı panellerindeki dirseklerin temas noktası yumuşak bir dolgu ile desteklenmiş, böylece seyahat esnasında sürücü ve beraberindeki yolcuların konforu engellenmiyor.

Arka koltuk yolcularına rahat bir oturma pozisyonu ve geniş bir yaşama alanı sunuluyor. Tamam, çok uzun boylu yolcular kafasıyla tavan döşemesine biraz fazla yaklaşabiliyor ama bunu ciddi bir kusur olarak görmemek lazım. Sonuç olarak Stonic nadiren dört yetişkini ağırlayacak, dört yetişkin ile uzun yola çok daha nadiren çıkacaktır. Bunu bagaj hacmi de gösteriyor zaten. Ayarlanabilir zemini ile bagaj 352 litrelik bir hacim kullanıma sunuyor. Arka koltukların katlanmasıyla bagaj hacmi 1155 litreye kadar çıkıyor. Bu arada bu sınıftaki çoğu ürün gibi kalın C sütunu arka ve arka çapraz görüşü önemli oranda kısıtlıyor.

Küçük hacimli üç silindirli turbo benzinli motor 120 HP güç üretiyor. Hacmi küçük olabilir ancak motor sesiyle oldukça büyük. Biraz daha ses yalıtımı iyi olabilirdi. Rölantide bile rahatsız edici olabiliyor. Öte yandan küçük hacminden beklenmeyen bir canlılık sergiliyor. İstekli bir şekilde devir çeviren ve atak sürüşleri destekleyen motor, Kia Stonic'i 10 saniyenin biraz üzerinde bir sürede 0'dan 100 km/s hıza ulaştırmayı başarıyor. Bu değer karşılaştırmanın en iyisi.







Markanın yeni tasarım dilinin bir parçası olan ve markanın imzası niteliğinde ki aslan burnu formundaki ön ızgara yeni Stonic'te de karşımıza çıkıyor. Donanım seviyesine bağlı olarak ölü açı ikazı veya şerit takip sistemi gibi yardımcılar sunuluyor



Üç silindirli motorlar akıcı bir sürüş için yeterli olurken 7.4 lt/100 km gibi bir tüketim değerini de beraberinde getiriyor

Kia bir otomatik şanzıman alternatifi sunmuyor. Motorun üretmiş olduğu güç altı ileri manuel şanzımanla tekerleklere aktarılıyor. Vites yolları belirgin ve vites geçişleri rahat şanzıman, biraz zayıf kalan 172 Nm torkun zayıflığını tolere etmeye yardımcı oluyor. Sürücü keyifli bir şekilde viteslerle oynayarak motoru her an yüksek bir ritimde tutabiliyor.

Sadece motorun istekli tutumu değil, otomobilin genel karakteristiği de atak ve kıvrak kullanımları destekliyor. Her ne kadar direksiyon sistemi biraz ağırkanlı hissettirse de Stonic genel karakteristiği ile atak kullanılmaya hazır. Sürüş özelliklerindeki dinamik ve atak yapı konfordan ödün vermeyi gerektiriyor. Şehir içi sürüşlerindeki bozuk yollarda çok fazla salınıma giren Kia Stonic, otoyol kullanımlarında ise yol bozukluklarını başarılı bir şekilde filtre ediyor ama zaman zaman zıplama eğilimine girerek sürücü ve beraberindeki yolcuları mutsuz edebiliyor.

Yani özetle süspansiyon geometrisi biraz iyileştirmeyi hak ediyor. Xenon ve LED far gibi teknolojiler de eksikliği hissedilen detaylardan. En azından kapsamlı bir sürüş destek sistemleri çözümü sunuluyor. Şerit takip sitemi ve yorgunluk uyarı sistemi standart donanımdayken, ölü açı uyarı sistemi isteğe bağlı olarak mevcut. Bu sınıf için gayet cömert sayılabilecek donanımlar bunlar. Test etmiş olduğumuz Spirit donanım paketi ile birlikte; geri görüş kamerası, Apple Car Play ve Android Auto uyumluluğunun yanı sıra ısıtmalı koltuklar veya hız sabitleme sistemi gibi donanımlar da standart olarak sunuluyor. Yedi yıl üretici garantisi de beraberinde geliyor ki, bu da ikinci el değerine katkı sağlıyor.

Audi: Kaliteli ama pahalı

Karşılaştırmanın en yüksek fiyatlı modeli olan Audi Q2; navigasyon, sürüş destek sistemleri, bluetooth eller serbest telefonla konuşma kiti gibi isteğe bağlı donanımlar derken fiyat daha da yukarıya çıkıyor. Tamam, ucuz değil ama fiyat fazlasının karşılığını da veriyor aslında. Bir kere büyük oranda kaliteli malzemelere yer verilmiş durumda. Audi de sert plastik yüzeyler kullanıyor ancak bunların kullanıldığı yerler kadar kullanış şekilleri de kesinlikle rahatsız etmiyor. Üstelik parçalar büyük bir özenle oturtulmuş durumda. Parçaların ek yerleri, birleşim noktaları o kadar düzgün ve simetrik hatta parçalar arasındaki boşluk o kadar ince ki, bunun premium markaya ait bir otomobil olduğu izlenimi hemen



uyanıyor. Yani Audi Q2 işçilik kalitesiyle bile paranın karşılığını veriyor. Paranın karşılığını verme konusu malzeme ve işçilik kalitesiyle sınırlı kalmıyor tabii. Konforlu ve rahat spor koltuklar kadar motorun sesini yalıtma yaklaşımı da gösteriyor ki, Audi her bir detay için para harcamaktan kesinlikle kaçınmıyor.

Audi Q2 oldukça konforlu hissettiriyor. Ne bir yuvarlanma gürültüsü, ne rüzgâr gürültüsü ve ne de motor gürültüsüyle rahatsız edici olmuyor. Hatta düşük hızlarda gaz pedalına sadece dokunarak sakince yol alanlar, gerektiğinde 6000 d/d'ye kadar istekli bir şekilde devir çevirmekten geri kalmayan üç silindirli motoru neredeyse hiç duymuyor.

Audi, isteğe bağlı olarak da olsa Q2'de adaptif süspansiyon ve 18 inçlik jantlar sunuyor. Dışardan bakıldığında çok etkileyici bir görünüme neden olan ancak aynı zamanda aşırı sert bir karakteristiği işaret eden 18 inçlik jantlara karşın adaptif süspansiyonun da etkisiyle Audi Q2 yolda son derece olgun bir tutum sergiliyor ve yol bozukluklarını başarıyla filtre ediyor. Trafiğe kapalı test alanında gerçekleştirmiş olduğumuz slalom testinde Kia Stonic ve Seat Arona'ya slalom hızıyla ayak uyduramaması ise bu durumda basit bir güzellik kusuru olarak görülmeli. Sonuç olarak Audi Q2 konforuyla elini masaya vuruyor. Öte yandan Q2, günlük kullanımda hızlı girilen virajlarda da zayıflık göstermiyor. Sadece virajlarda üstün bir yol tutuş sunmakla kalmayan Audi Q2, sürüş keyfiyle de sürücüsünün yüzünü güldürüyor. Otomobilin ritmine kapılıp tempoyu biraz abartanlar tatlı tatlı devreye giren ESP'nin müdahalesi ile dizginleniyor.

Audi Q2, üstelik sadece üstün konfor ve yol tutuş özellikleriyle değil etkili frenleriyle de hanesine kıymetli puanlar yazdırıyor. Özellikle yüksek sürat fren testlerinde Audi Q2 rakiplerinden birkaç metre erken durmayı başarıyor. Bu arada kötü bir fren performansına sahip olmasa da yüksek sürat fren testinde en kötü sonuca Kia Stonic imza atıyor.

Güvenli, konforlu, kaliteli ve pratik; gibi özelliklerle dikkat çeken Audi Q2, 0-100 km/s hızlanma anında birkaç salise yavaş kalıyor ve 7.4 lt/100 km ile en yüksek tüketim

Arona'nın Ibiza platformu üzerine yükseldiğini anlamak güç değil. 18 inçlik jantlar dışında direksiyon, motor ve şanzıman için sunulan sürüş modları isteğe bağlı olarak sunuluyor. Arka koltuklar rahat, 400 litrelik bagaj ise gayet tatminkâr





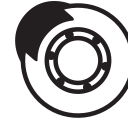




TEKNİK ÖZELLİKLER VE TEST VERİLERİ

Model	Audi Q2 1.0 TFSI Sport	Kia Stonic 1.0 T-GDI Spirit	Seat Arona 1.0 TSI Xcellence
Motor			
Motor tipi/silindir sayısı	Sıralı/3	Sıralı/3	Sıralı/3
Silindir hacmi cc	999	998	999
Güç kW (HP) d/d	85 (116) 5000	88 (120) 6000	85 (115) 5000
Maksimum tork Nm, d/d	200, 2000	172, 1500	200, 2000
Güç aktarımı	Önden çekişli, yedi ileri otomatik	Önden çekişli, altı ileri manuel	Önden çekişli, yedi ileri otomatik
Test aracı lastiği	215/50 R 18 W Michelin Primacy 3	205/55 R 17 V Continental PremiumContact 5	215/45 R 18 V Pirelli Cinturato P7
Boyutlar/ağırlıklar			
Boş ağırlık/taşıma kapasitesi kg	1321/479	1177/463	1188/542
Uzunluk × Genişlik (yan aynalarla) × Yükseklik mm	4191 × 1794 (2009) × 1508	4140 × 1760 (2025) × 1520	4138 × 1780 (1942) × 1552
Aks aralığı mm	2601	2580	2566
Dönüş çapı sol/sağ m	11,1/11,1	10,8/11,3	10,5/10,5
Bagaj hacmi lt/VDA	405/1050	352/1155	400/1280
Kübik hacim Uz. × gen. × yük. küçük mm	220 × 830 × 620	210 × 845 × 530	300 × 890 × 670
büyük mm	1040 × 830 × 620	1020 × 845 × 530	1120 × 890 × 670
Römork kapasitesi/rölantide kg	670/1300	450/1110	600/1100
Kabin genişliği ön/arka mm	1450/1400	1440/1415	1435/1410
Kabin yüksekliği ön/arka mm	1030/950	1035/945	1055/965
Standart diz mesafesi mm	690	650	700
Tüketim/menzil/CO_2			
Test tüketimi lt/100 km	7.4	7.3	7.1
ams ekonomik	6.2	6.0	5.9
ams ev-iş yolu	7.1	7.1	6.9
ams sportif	9.7	9.4	9.4
Test CO_2 salımı g/km	172	170	165
NEDC'ye göre tüketim lt/100 km Şehir içi/şehir dışı/ortalama	5.9/4.7/5.1	6.0/4.5/5.0	5.7/4.5/5.0
Emisyon sınıfı	Euro 6	Euro 6	Euro 6
CO_2 salımı g/km	117	115	113
Verimlilik sınıfı	B	B	B
Depo kapasitesi lt	50	45	40
Menzil km	675	616	563
Hızlanma/maksimum hız			
Hızlanma sn			
0 – 80 km/s	7.4	6.8	6.9
0 – 100 km/s	10.7	10.3	10.4
0 – 120 km/s	15.3	14.6	14.9
0 – 130 km/s	18.0	17.5	17.9
0 – 140 km/s	21.7	21.5	21.9
0 – 160 km/s	31.9	32.3	35.4
0 – 400 m	17.6	17.2	17.3
Ara hızlanma sn			
60 – 100 km/s	6.0	5.8	6.1
80 – 120 km/s	7.9	7.8	8.0
Maksimum hız km/s	197	185	182
Fren mesafeleri			
100 – 0 km/s soğuk m	35.3	37.0	35.5
130 – 0 km/s soğuk/sıcak	58.7/58.0	60.9/61.2	60.8/60.0
140 – 0 km/s soğuk	68	73	71
İç gürültü			
80 km/s son vites	66	66	67
100 km/s dB(A)	67	69	68
130 km/s	71	71	70
Sürüş dinamikleri			
Slalom 18 m ESP açık/kapalı	62.2/62.4	63.8/64.3	64.1/64.5
Çift şerit değiştirme km/s	126.5/126.9	131.6/133.3	132.0/132.9
Sürüş değerlendirmesi	◄ ø ►	◄ ø ►	◄ ø ►
Yönlendirme endirekt/direkt	○○○●○	○○●○○	○○○●○
Denge önden/arkadan kayma eğilimi	○○●○○	○○●○○	○○●○○
ESP ağırbaşlı/sportif	○●○○○	○○●○○	○○○●○
Kontrol kolay/zorlayıcı	○●○○○	○●○○○	○●○○○
Araç karakteri ağırbaşlı/sportif	○○●○○	○○●○○	○○○●○
Maliyetler			
Sabit maliyetler Euro			
Vergi	64	60	56
Zorunlu trafik sigortası	314	369	355
Kısmi kasko[1]	106	198	144
Tam kasko[2]	385	531	366
Kullanım maliyeti aylık[3]			
yılda 15.000 km Euro	221	225	217
yılda 30.000 km Euro	402	397	388
Baz fiyat (Almanya) Euro	27.250	21.890	23.120

[1] Ferdi pay olmadan; [2] 150 Euro ferdi pay ile; [3] Değer kayıpsız



68 metre

Audi Q2, 140 km/s'den yapılan fren testlerinde durmak için 68 metreye ihtiyaç duyuyor. Arona aynı testte 71 metreye gerek duyarken, Stonic ise 73 metre ile biraz zayıf kalıyor.

değerine imza atıyor. Audi Q2'ye puan kaybettiren özellikler bu kadarla da sınırlı değil: Arka koltuklar geçiş biraz zor, genel olarak konforlu olan arka koltukların sırtlıkları ise biraz fazla dik ki, bu da uzun yol konforunu olumsuz etkiliyor. Üstelik arka koltuk yolcularına tutamaçlar sunulması bu fiyat skalasında komik olmuş. Ancak genel bir değerlendirme yapıldığında Audi Q2 paranın karşılığını veriyor.

Seat: Dinamik tasarım, ince hesap

Puan tablosuna bakmadan da Seat'ın Audi'yi alt edecek niteliklere sahip olmadığını tahmin etmek zor değil. Aslında bir potansiyele sahip ancak üretimdeki maliyet endişeleri sürüş konforunu olumsuz etkileyen ve bu nedenle kıymetli puan kaybettiren tasarruflarla sonuçlanıyor.

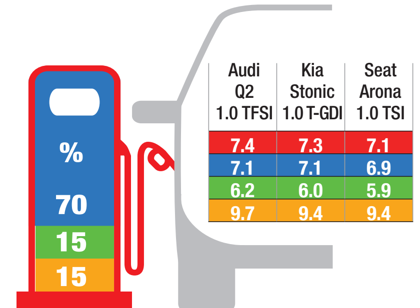
Gövdesinde farklı çizgilere sahip olsa Seat Arona'nın küçük sınıftaki Ibiza'dan platform ve teknik yapı olarak yararlandığı hemen ilk bakışta anlaşılıyor. Ancak Seat küçük sınıftan Arona'yı türetirken çok fazla küçük sınıf standartlarına takılı kalmış ve SUV sınıfına geçiş yaparken gerekli uyarlamayı yapamamış. Bu özellikle motor yalıtımı noktasında kendini açık bir şekilde hissettiriyor. Zayıf olan yalıtımın da etkisiyle sesiyle her daim varlığını hissettiren motor ilk hareket anından itibaren atak ve canlı hissettirse de 140 km/s ve üzerindeki hızlarda ivmesini kaybediyor. Üç silindirli motor 7.1 lt/100 km ile karşılaştırmanın en tutumlusu olarak öne çıkıyor ve hanesine çok kıymetli puanlar yazdırıyor.

Otoyol hızlarında A sütunlarında rüzgâr sesi oluşurken tekerleklerden gelen yuvarlanma gürültüsü özellikle yağmurlu havalarda iyice rahatsız edici olabiliyor. Konu yol konforu olduğunda da Seat Arona,

TÜKETİM ÖLÇÜMÜ

Test tüketimi

Oranlar:
Yüzde 70 **Ev-iş yolu:** Evden işe tipik sürüş (21 km)
Yüzde 15 **Ekonomik:** Özellikle sakin kullanım (275 km)
Yüzde 15 **Sportif:** Yüksek hızlarda sportif sürüş



	Audi Q2 1.0 TFSI	Kia Stonic 1.0 T-GDI	Seat Arona 1.0 TSI
	7.4	7.3	7.1
	7.1	7.1	6.9
	6.2	6.0	5.9
	9.7	9.4	9.4

Audi Q2'nin gerisinde kalıyor. Öte yandan bozuk zeminli asfalt yüzeylerde Kia Stonic ile kıyaslandığında çok daha olgun bir tutum sergiliyor. Maksimum yük taşıma kapasitesi olan 542 kilogramı dolu dolu değerlendirenler tamamen çöken bir arka aks nedeniyle egzozu yere vurma tehlikesiyle karşı karşıya kalabilir.

Ses yalıtımı kadar iç mekânda kullanılan malzeme kalitesi de maliyet kısıtlamalarının yansıması niteliğinde. En azından kullanılan malzemeler dokunma anında vermiş olduğu histen daha kaliteli görünüyor. Kapı panelleri ve konsoldaki kontrast renkte dikişlere sahip deri benzeri yumuşak yüzeyler kadar koltukların ortasındaki alcantara yüzeyler de kalite algısını yükseltiyor. Ayrıca sürücü ergonomik tasarımlı bir kokpit ile sürüşün keyfini çıkartabiliyor. Genel olarak yüksek kullanım ergonomisiyle sürücüsünün yüzünü güldürmeyi başaran Seat Arona biraz dar olan kapı cepleri ile can sıksa da alçak yükleme eşiği ve ayarlanabilir yükleme zemini gibi ayrıntılarla ise hanesine çok kıymetli puanlar yazdırıyor.

Seat Arona donanım seviyesine bağlı olarak; Android Auto, MirrorLink ve Apple CarPlay uyumlu bilgi ve eğlence sistemi, bluetooth bağlantısı ve arka park sensörlerini standart olarak sunuyor. Alcantara kaplamalar kadar LED farlar da isteğe bağlı olarak sunuluyor. Kör nokta uyarısını da isteğe bağlı olarak sunan Seat'ın şerit takip asistanına yer vermemesi ilginç. Aslında teknik olarak buna engel bir durum söz konusu değil.

Doğal olarak bütün bu donanımsal eksiklikler sürüş keyfini gölgelemiyor. Seat Arona geri bildirimi yüksek direkt çalışan direksiyon sistemiyle sürücünün yönlendirme emirlerini tereddüt etmeden harfiyen uyguluyor.

Uzun süre nötr karakterini koruyan Seat Arona'nın dengesini bozmak için özel bir çaba harcamak gerekiyor: Hızını ayarla, viraja gir, virajdan çıkarken gaza otur. Hiç kimse 120 HP'nin altında sürüş keyfinin mümkün olmadığını iddia etmesin. Görünüşe göre gerek Seat Arona ve gerekse de Kia Stonic kısa sürede sadık dostlar edinecek gibi. Peki ya Audi Q2? Onun zaten kitlesi farklı. O, küçük bir SUV'a daha fazla para ödemeye hazır olan kullanıcılara hitap ediyor.

Yazı: Michael Harnischfeger
Fotoğraf: Hans-Dieter Seufert

SONUÇ



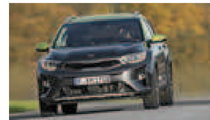
1 AUDI

Neredeyse tüm kriterlerde genç rakiplerinden daha iyi olan Audi Q2 bu sayede bu karşılaştırmayı kazanıyor. Öte yandan bu kalite kriterlerine sahip olmak için yüksek fiyat etiketini de göz önüne almak gerekiyor.



2 SEAT

Geniş iç mekânıyla dikkat çeken Arona, gerçek Seat nitelikleriyle markanın hakkını veriyor. Küçük hacimli motoruyla atak ve kıvrak sürüş özellikleri sergileyen Arona biraz gürültülü olan yapısıyla konfor disiplininde puan kaybediyor.



3 KIA

Uygun fiyatıyla dikkat çeken ve kullanım kolaylığıyla da beğeni toplayan Stonic genel olarak birçok kriterde başarılı. Ancak yüksek gürültü seviyesiyle yeterince konforlu değil. Yedi yıl garanti galibiyet için yeterli değil.

PUAN TABLOSU

Model	(Maksimum puan)	Audi Q2 1.0 TFSI	Seat Arona 1.0 TSI	Kia Stonic 1.0 T-GDI
Karoser				
İç mekân genişliği	(20)	8	9	8
Boyutlar	(10)	5	5	5
Bagaj	(15)	6	6	5
Taşıma kapasitesi	(10)	6	6	5
Değişkenlik/fonksiyonellik	(10)	7	6	6
Kumandalar/göstergeler	(5)	5	4	4
Kullanım kolaylığı	(10)	8	8	8
Görüş açıları	(10)	6	7	6
Kalite hissi	(10)	8	6	6
Toplam	**(100)**	**59**	**57**	**53**
Güvenlik				
Güvenlik donanımı/asistanları	(40)	17	15	17
Far	(10)	7	5	3
Fren mesafesi soğuk (100-0 km/s)	(10)	4	4	3
Fren mesafesi soğuk (130-0 km/s)	(5)	3	2	2
Fren mesafesi sıcak (130-0 km/s)	(10)	7	6	4
190 km/s fren	(5)	5	4	4
Pedal hissi	(5)	4	4	4
Sürüş güvenliği	(15)	14	14	14
Toplam	**(100)**	**61**	**54**	**51**
Konfor				
Süspansiyon konforu	(25)	21	18	17
Koltuklar ön	(15)	13	11	10
Koltuklar arka	(10)	7	8	8
Multimedya	(20)	15	12	8
Konfor asistanları	(10)	7	5	0
Klima	(10)	7	7	6
Kabin gürültüsü	(5)	3	3	3
Gürültü hissi	(5)	4	2	2
Toplam	**(100)**	**77**	**66**	**54**
Motor				
Çalışma karakteri	(10)	8	7	6
Çekiş gücü	(10)	5	6	5
Güç dağılımı	(5)	3	3	3
Şanzıman/vites oranları	(10)	9	9	7
Hızlanma/maksimum hız	(15)	5	4	4
Ara hızlanma	(5)	2	2	2
Test tüketimi	(20)	11	11	11
Şarj imkanı	(10)	–	–	–
Elektrikli menzil	(10)	–	–	–
Menzil	(5)	4	2	3
Toplam	**(100)**	**47**	**44**	**41**
Sürüş özellikleri				
Sürüş dinamikleri	(20)	7	9	9
Yol tutuş/sürüş keyfi	(25)	20	21	21
Direksiyon	(20)	18	18	17
Dönüş çapı	(10)	2	3	2
Güç aktarımı/kışa uygunluk	(15)	11	11	11
Düz gidiş/rüzgardan etkilenme	(10)	8	8	8
Toplam	**(100)**	**66**	**70**	**68**
Çevre				
CO_2 emisyonu	(30)	18	19	18
NEDC'ye göre emisyon	(15)	11	12	12
Rölanti ve sürüş gürültüsü	(5)	5	5	4
Toplam	**(50)**	**34**	**36**	**34**
Nitelik değerlendirmesi	**(550)**	**344**	**327**	**301**
Maliyetler				
Baz fiyat*	(25)	14	21	25
Donanım*	(10)	3	8	10
Opsiyon fiyatları	(5)	3	4	4
İkinci el satış kolaylığı	(10)	8	7	8
Beş yıllık sabit giderler*	(10)	10	10	8
Bakım/tamir 100.000 km*	(15)	14	15	15
Yakıt maliyeti 100.000 km*	(15)	14	15	15
Garanti	(10)	5	5	10
Toplam	**(100)**	**71**	**85**	**95**
Genel toplam	**(650)**	**415**	**412**	**396**
		1	2	3

* Daha iyi olan tam puan alır

Kırmızı alarm

Mesele oldukça ciddi. Alfa Romeo'nun 1993 yılına ait DTM yarış otomobili yeri göğü inletiyor. Nicola Larini'yi zafere taşıyan otomobili kullanıyoruz. Üstelik 11.500 d/d'ye kadar çevirerek...



Larini mi? Hayır, bugün sıra bizim pilotta. Peters, 1993 yılının orijinal DTM aracına binerken yoğun çaba harcıyor


Car Systems
8
BÄUMLER
men's fashion
ERG
ERG
speedline
MICHELIN
Sabelt

Tamamen özgür bir şekilde nefes alan ve neredeyse hiçbir engel ile uğraşmadan nefesini dışarıya atan V6 motor dört egzoz çıkışı ile yeri göğü inletiyor

Pilotumuz start almadan önce limitlerine ulaşıyor. Gerginlik dolu dizgin

Bir süredir DTM için endişeleniyoruz. 2018 yılı sonunda Mercedes'in DTM'den çıkması start alanında ciddi bir boşluğa neden olacak. Alfa Romeo'nun Giulia ile bu boşluğu doldurmasını diliyoruz. Evet, pek de realist görünmüyor ama çok da heyecan uyandırıcı bir dilek. Sonuç olarak 1993 sezonu aklımızdan çıkmıyor. Alfa Romeo 155 V6 TI DTM yeri göğü inleterek zafere koşmuştu. Tam da o otomobili kullanabiliyor olmak paha biçilemez.

Tüyler diken diken

Bazı anlar vardır insanın beyine öylesine kazınır ki, asla silinmez ve yıllar sonra bile ilk günkü tazeliğiyle o anı tekrar tekrar yaşamaya devam edersiniz. İşte, Alfa Romeo 155 DTM de tam olarak böyle bir anı. 11.500 d/d'de vites değiştirmek... Tüyleri diken diken eden o muhteşem sesiyle virajları kovalıyordu. Özellikle tribün önünden geçerken yankılanan o ses hafızalara kazınmış durumda ve unutulamaz.

O yıllarda Nicola Larini'nin kullanmış olduğu Alfa Romeo... İtalyan pilot, Alman Turing Otomobilleri Şampiyonasında (DTM) adeta fırtına gibi esti ve rakiplerini deyim yerindeyse gömdü. Nordschleife'ye de damgasını vurdu. Önümüzdeki yıl 25'inci yıldönümünü kutlayacak.



Kase tipi yarış koltukları biraz irice olan pilotu sarmaktan çok iyice sıkıştırıyor. Yine de pilotumuz halinden memnun görünüyor

Aslında inanması biraz güç. Çok katmanlı eklentilere sahip ön tamponu, heybetli arka spoyleri ve güneşin altındaki genel duruşu ile bu Alfa Romeo pek de bir klasik otomobil gibi durmuyor. Zaman bu yarış otomobiline o kadar kötü davranmamış. Bunda, o yıllar için son derece modern olması kadar 1993 sezonunun galibi olmasının da payı var haliyle.

Bir yarış otomobili her zaman saygı bekler ve saygı görür de. Saygının yoğunluğu ise seri üretim versiyonuyla olan bağ ile doğru orantılı. Seri üretim modelden ne kadar uzaklaşırsa saygı o kadar artar. Tamam, işin tepe noktasını Formula 1 oluşturuyor olabilir ancak bir sıralama yapılacak olsa DTM de hemen altında ikinci sırada yer alıyor. 1993 yılının yarış dünyasında aks aralığı dışında yarış otomobili ile seri üretim model arasında ortak nokta pek yoktu.

Alfa Romeo örneğinde ise en azından dış görünüm olarak seri üretim model ile olan benzerlik hemen fark ediliyor. En az seri üretim 155 kadar karakteristik. Zaten markanın ruhu da bunu gerektiriyor. Öte yandan bir yarışçı olduğunu henüz ilk bakışta hissettiriyor. 155 DTM şişirilmiş bir cadde otomobili değil, o safkan bir pist otomobili.

Teknik alt yapısını, isminden de anlaşılacağı üzere 155 modelinden, önden çekişli orta sınıf bir otomobilden alıyor.

TEKNİK ÖZELLİKLER

Gövde

Çelik fiber karma karoserli tek koltuklu yarış otomobili, uzunluk x genişlik x yükseklik 4576 x 1750 x 1380 mm, aks aralığı 2540 mm, iz genişliği ön/arka 1500/1500 mm, boş ağırlık 1040 kg, yakıt deposu 110 litre

Yürüyen aksam

Bağımsız süspansiyon, önde çapraz sevk çubuklu McPherson, arkada çapraz sevk çubuklu McPherson, önde ve arkada ayarlanabilir stabilizatörler, önde ve arkada hava kanallı fren diskleri, lastikler 24/65-18, jantlar 10x18

Güç aktarımı

Dört tekerlekten çekiş, 33/67 ön/arka güç dağılımı, 5 ileri manuel şanzıman.

Motor

V tipi altı silindirli motor, Silindir hacmi 2498 cc, maksimum güç 420 HP (309 kw) 11.500 d/d, maksimum tork 294 Nm 3000 d/d

Bu altyapı ile DTM'de zafere koşmak pek olası değil. Bunun bilincinde olan marka Q4 ile dört tekerlekten çekişi devreye alıyor. Q4 ile olasılık artıyor, hem de oldukça artıyor.

Homologasyon gereği siluetin seri üretim versiyonla aynı olması gerekiyordu. Ancak üreticiye de gövde üzerinde bazı alanları özgürce kullanma payı bırakılmıştı. Bu hakkı kullanan Alfa, bazı gövde parçalarında sac yerine fiber ile güçlendirilmiş plastik kullanmayı tercih etti. Ancak 155 DTM'i özel kılan gövdesi değil, daha çok motor kaputunun altında gizlenen güç paketiydi. 2.5 litre hacimli V6 motor 11.800 d/d çevirebiliyor ve bu noktadan itibaren devir kesici devreye giriyor. Bu devire ulaşan motor 420 HP güç üretiyor.

Larini jokey fiziğine sahipti

Kapı o kadar hafif ki, kapı koluna el atar atmaz adeta kağıtmış gibi boşluğa doğru açılıyor. Kapının açılmasıyla birlikte, yarış otomobillerindeki tipik güvenlik kafesi göze çarpıyor. Kapı eşiğinde, kaynaklı çarpı şeklinde bir demir yer alıyor. Demirin hemen ardında ise güçlü yan yükseltilere sahip kase tipi yarış koltuğu



Kısa vites kolu ve belirgin vites yolları sayesinde büyük bir hızla vites değiştirebiliyorsunuz. Hidrolik desteğe sahip olmasa da direksiyon hafif

bulunuyor. Doğal olarak güvenlik kafesi kapı eşiğinin yüksekliğinin dörtte birini kaplıyor. Geriye kalan dörtte üçten ise sürücünün koltuğa geçmesi gerekiyor. Açık söylemek gerekirse koltuğa geçmek için sürücüye kalan alan pek de öyle cömert sayılmaz. Hal böyle olunca dönemin yarış pilotlarının jokey fiziğine sahip olmasına şaşmamak gerekiyor, tıpkı Larini gibi.

Koltuk hâlâ Larini'nin oturma pozisyonuna göre ayarlanmış olarak duruyor. Bu alan oldukça dar. Büyük bölümü bant veya plastik kelepçelerle zemine sabitlenmiş olan kablo, kumanda cihazları ve yangın söndürücüden oluşan karmaşaya ve dar oturma pozisyonuna karşın kabin oldukça havadar ve ferah hissettiriyor. Dışarıdan bakıldığında yarış otomobilleri genelde görkemli ve gösterişli görünür. Bunların gelişi güzel ve deneme yanılma yöntemiyle inşa edildiğini çok iyi gizlerler. Dijital temele dayanan gösterge paneli hâlâ yerinde duruyor. Ne yazık ki devir göstergesi her zaman çalışmıyor ve zaman zaman devreden çıkabiliyor.

Hırçın V6

Marş prosedürü: Ateşleme şalterini aç, ardından debriyaja basma (!) biraz ama sabit bir şekilde gaz ver ve ardından direksiyonun sol tarafındaki panele adeta gizlenmiş olan çok minik kırmızı düğmeye bas. Marş motoru devreye giriyor. Devamında ilk ateşleme sesleri duyuluyor. Ve son olarak ise yukarı doğru bakan egzoz çıkışlarından etrafa bir gök gürültüsü yayılıyor. Yüksek rölanti seviyesi nedeniyle motor rölantide bile ortalığı inletiyor. Birkaç kez çok kısa aralıklarla gaz vererek hırçın motorun hazır olup olmadığını test ediyoruz. Motor kendini hazır hissettiriyor.

V6'nın tepkileri muazzam ancak debriyaj o kadar dost canlısı sayılmaz. Bu debriyaj ilk tanışma anında insanı madara eder. Hiç kimse özellikle kalabalık bir seyirci topluluğu önünde bu duruma düşmek istemez. Herkes büyük bir merakla Alfa'nın hareket ettiğini görmek, duymak ve koklamak istiyor. Gaz pedalını bir daha gıdıklıyoruz. Motorun tepkilerini hissediyoruz. Motor istekli bir şekilde hırıltılar eşliğinde devir çeviriyor.

Kavrama noktası

Debriyaja sonuna kadar bastıktan sonra var olan beş vitesten ilkini seçiyor ve devir sayısını belirgin bir şekilde artırıyoruz. Ardından sol ayağı ağır çekimde ki, debriyajın sertliği göz önüne alındığında bu bir hayli zor, hareket ettiriyoruz. O kavrama noktasını bulmak ve hissetmek çok

Güvenlik kafesi yarış otomobiline binmeyi zorlaştırıyor. Kokpite binen sürücüyü yönlendirme, kumanda elemanları ve düğmelerden oluşan bir karmaşa karşılıyor. Sağdaki küçük kırmızı düğme motoru çalıştırmak için





önemli. Kavrama noktası ile birlikte Alfa ileriye doğru atılıyor.

Yarış tipi karbon baskı balataya iyi davranmak gerekiyor. Aşırı tork ve aşırı sürtünmeyle karşı karşıya bırakmamak gerekiyor. Bu baskı balata çok hızlı bir kalkış yapmak üzere ayarlanmış durumda, ancak boyut olarak oldukça küçük. 1993 yılında DTM'de böyle kullanılıyordu. 155'in motoru ısınınca V6 daha dingin ve dengeli çalışıyor. Alfa ekibinden bir arkadaşın son kontrollerinin ardından harekete geçebiliriz.

Yüksek sıkıştırma oranı

Tam gaz... Alfa ok gibi ileriye doğru fırlıyor, anında. Her an istekli, her an atak ve her daim güçlü. Üstelik tüm bu hızlanma sürecine benzersiz bir ses de eşlik ediyor. Yüksek devirli motor, devir sayısı arttıkça daha da hırçınlaşıyor ve maksimum devir sayısına ulaşıncaya kadar istekliliğinden hiçbir şey kaybetmiyor. Doğal olarak motorun bu yapısı benzersiz bir ivmelenmeyi de beraberinde getiriyor.

Devir delisi V6

Motorun devir çevirme noktasındaki istekliliği kadar ulaşılan maksimum devir sayısı da hayranlık uyandırıyor. 9000, 10.000, 11.000 ve hatta 11.500 d/d... V6 motora limitlerine kadar yükleniyoruz. Zaten devir delisi motor da bunu istiyor. Her viteste ki, bu arada dördüncü viteste ilerliyoruz, maksimum devir sayısına ulaştıktan sonra bir üst vitesle hızlanmaya devam ediyoruz. Kısa düzlüğe rağmen düzlük bitmeden hız göstergesi 300 km/s gösteriyor. İzleyenler iki elini de yukarıya kardırmış alkışlar arasında tezahürat ediyor.

Yakıt ve sürücü de dahil sadece 1040 kg ağırlığa sahip yarışçı sadece heyecan uyandıran bir hızlanma ile hayran bırakmıyor kendine, aynı zamanda göz açıp kapama süresi içerisinde durmasını da çok iyi biliyor. Dahası çok rahat bir direksiyon yönlendirmesine sahip. Hidrolik desteği olmadan direksiyon sisteminin bu denli rahat bir kullanıma sahip olması şaşırtıcı. Yarış otomobilleri genelde ciddi bir kol kası gerektirir. Alfa öyle değil. Direksiyon sistemi o kadar iyi çalışıyor ki, keskin 90 derecelik köşeler bile rahatlıkla geçilebiliyor.

Ama alışmak gerekiyor. Öyle ilk turda hemen en iyi tur zamanı için mücadele etmek mümkün değil. Her bir turda; fren, debriyaj, direksiyon ve gaz senkronizasyonu artıyor ve belli bir ritim oluşuyor. Senkronizasyon oturdukça Alfa daha da güven veren ve sürücüyü hızlanmaya yönlendiren bir karakter sunuyor. Direksiyon sistemi kadar dört tekerlekten çekiş sisteminin mükemmelliği de sürüş keyfini destekliyor. Gezegen dişli, viskos kavrama ve çok plakalı diferansiyel birbiriyle uyum içinde çalışıyor.

Her yönüyle heyecan uyandıran bir otomobil. Tıpkı Alfa'nın DTM'de olması hayali kadar heyecan uyandırıcı. Keşke Giulia arkadan itişli bir yapıyla DTM'de mücadele ediyor olsa. Özellikle 155 ile yaşadığımız heyecan dolu sürüş deneyiminden sonra, bu fikir daha da sıcak geliyor insana.

Öte yandan görünüşe göre Fiat cephesi şu aralar birçok konuyla ilgileniyor ama motorsporlarının bu disiplini ile ilgilenmedikleri kesin. Çok yazık...

Yazı: Marcus Peters
Fotoğraf: Hans-Dieter Seufert



Bakım ve onarımı kolaylaştırmak için motor kaputu tamamen sökülürken, heybetli hava emiş sistemi manzaranın tamamını kapatıyor. Motorun kendisini görmek pek kolay değil

Akustik çılgınlık 11.500 d/d'ye kadar devam ediyor

Alfa 1990'larda seyircilerin sevgilisiydi. Bu sevgi bugün de hâlâ devam ediyor

Nissan Pulsar 1.2 DIG-T X-Tronic



17 inçlik alaşım jantlar, Tekna donanım paketiyle standart olarak geliyor

Nissan'ın ekonomik kompakt hatchback modeli Pulsar, 1.2 litrelik turbo benzinli motor ve CVT şanzımanla konuğumuz oldu.





YORUM

Mert Yılmaz
Yazı İşleri Müdürü

İsmi yanlış

Evet belki çok havalı bir otomobil değil ama tam bir kullanıcı dostu olduğunu söyleyebiliriz. Kompakt sınıfta insanların tercihi hep aynı modellere yoğunlaşıyor. Oysa sokaklarda daha fazla görülmeyi hak eden modeller de var. Nissan Pulsar, ekonomik ve performanslı motoru, tatmin edici donanımı, geniş kabiniyle aslında tüm beklentileri karşılıyor. Üstelik fiyatı da rakiplerinden daha ucuz. Güvenlik özellikleri, frenleri ve yol tutuşu da başarılı olan Pulsar, 1.2 lt'lik turbo motoruyla performans anlamında da sıkıntısız. Üstelik yakıt tüketimi de yüksek değil. Bence Türkiye'de hak ettiği yerde değil...

Pulsar'ın kabin tasarımı, diğer Nissan modellerine benzer özellikler gösteriyor. Sınıfının en kaliteli malzemeleri kullanılmasa da göze çok fazla batmıyor



YORUM

Volkan Demirkuşak
Genel Yayın Yönetmeni

Biraz da konforlu olsa...

Ülkemizde uygulanan vergi sistemi sebebiyle artık uygun fiyatlı otomobil kavramı da ortadan kalktı. 100 bin TL'den aşağı binebilecek sıfır otomobil sayısı çok azaldı. Nissan Pulsar da 90 bin TL seviyesinde başlangıç fiyatıyla bu az seçeneklerden biri... Hem de bu fiyata geniş bir yaşam alanı, zengin donanım ve verimli motor sunuyor. 1.2 litrelik turbo benzinli motor, dizelleri aratmayacak bir tutumluluk sunuyor. En büyük eksisi ise sert süspansiyonu...



YORUM

Yaman Yılmaz
Genel Yayın Yönetmeni

Fiyatına göre iyi seçenek

Nissan Pulsar, sürüş hissi ve verimli motoruyla uygun fiyatlı kompakt hatchback'ler arasında en ideal seçeneklerden biri. Tabii ki bir Golf kadar konforlu değil ve Focus kadar iyi yol tutmuyor fakat onların başlangıç fiyatından neredeyse 30 bin TL ucuza satılıyor. Geniş bagajı ile aileler için ideal bir otomobil olmayı başaran Pulsar, güvenlik konusunda da sunduğu donanımlarla gözünüzü arkada bırakmıyor. CVT şanzımanlardan pek hoşlanmayan biri olarak, Pulsar'da da aynı fikri korumaya devam ediyorum. Fakat yakıt tüketimi yüksek değil.



Pulsar, ince tasarlanan stoplarıyla bir Japon otomobil olduğunu belli ediyor



Sınıfının en geniş aks aralıklarından birine sahip olan Pulsar, hem önde hem arkada ideal yaşam alanı sunuyor



385 litrelik bagaj hacmi, arka koltuklar yatırıldığında 1395 litreye kadar çıkabiliyor



YORUM



Ahmet Armağan
Yayın Direktörü

Ne beklediğinize bağlı

Nissan'ın başarılı modeli Qahsqai ile aynı platformu paylaşan Pulsar'a etrafta pek rastlamıyor olabilirsiniz. Evet, çok fazla satılmıyor ama hem fiyat hem de fiyatıyla orantılı olarak sunduğu donanım listesi oldukça tatminkâr. Aslında biraz da böyle bir otomobilden ne beklediğinizle alakalı bir durum bu. 1.2 lt'lik motoru, otomatik şanzımanı ve ihtiyacınız olan herşeyin sunulduğu donanım listesiyle C segmenti bir hatchback'ten beklenen her şeye sahip. Hem de rakiplerinden çok daha uygun fiyatlarla.

X-Tronic isimli CVT şanzıman, yakıt ekonomisine katkıda bulunuyor



YORUM



Özerk Ihlamur
Editör

İdeal seçenek

Nissan Pulsar, ülkemizde satılan en uygun fiyatlı kompakt hatchback modellerinden biri olarak dikkat çekiyor. En büyük rakibi olan Fiat Egea'dan, sürüş hissi olarak daha iyi bulduğum Pulsar, sert süspansiyon sistemi, Egea'ya göre eksik kalan donanımıyla puan kaybediyor. Sınıfının en geniş yaşam alanlarından birini sunan Pulsar, beş kişilik bir aile için ideal yaşam kabini sunuyor. Yol tutuş konusunda hiçbir sıkıntısı olmayan Pulsar, verimli motoruyla birlikte hem tutumlu hem de performanslı olmayı başarıyor. CVT şanzıman sakin kullanıldığında görevini başarıyla yerine getiriyor.

TEKNİK ÖZELLİKLER

Karoser
5 kişilik, 5 kapılı hatchback, uzunluk x genişlik x yükseklik, 4387 mm x 1768 mm x 1520 mm, aks aralığı 2700 mm, boş ağırlık 1273 kg

Yürüyen aksam
McPherson ön, torsiyon çubuklu arka süspansiyon, helezon yaylar, hidrolik amortisörler, viraj denge çubukları, lastikler 205/50 R17

Güç aktarımı
Önden çekişli, CVT otomatik şanzıman

Motor
Sıralı 4 silindirli, DOHC, 16V, turbo, 1197 cc hacim, 5200 d/d'de 115 HP güç, 1750 d/d'de 165 Nm tork

Performans
0-100 km/s...12.7 sn
Maksimum hız................................ 185 km/s
Ortalama tüketim.......................5.1 lt/100 km

Fiyat
Nissan Pulsar DIG-T X-Tronic...........91.800 TL

Dünden bugüne akıllarda kalan 10 hızlı Fransız

Kimi zaman ralli parkurlarının tozunu atan, kimi zaman da caddelerden hatırladığımız 10 hızlı Fransızı sizler için bir araya getirdik

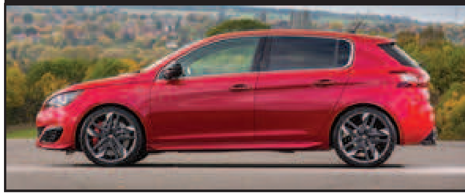
Yazı: Ahmet Armağan

RENAULT MEGANE R26R



Renault'nun 2009 yılın F1 takımıyla ortak olarak geliştirdiği ve sınırlı sayıda üretilen R26R modeli standart versiyona göre 123 kg daha hafifti. Karbonfiber kaput, polikarbonat bagaj kapağı ve arka yan camların yanı sıra ağırlık kazanımı için arka koltuklardan klimaya kadar birçok ekipman sökülmüştü.

PEUGEOT 308 GTI BY PEUGEOT SPORT



308 GTI'ın kaputunun altında Peugeot Sport tarafından geliştirilen 1.6 litrelik turbo beslemeli benzinli bir motor yer alıyor. Bu motor 270 HP gücünde. Torsen mekanik diferansiyel kilidi sayesinde güç ön teker-lekler arasında en iyi şekilde dağıtılıyor. GTI, 0'dan100 km/s hıza 6.0 saniyede çıkıyor.

RENAULT 5 TURBO 2



Homologasyon modelinin üretilmesinin ardından Renault, Turbo 2 adında ikinci bir versiyonu ortaya çıkardı. Görünümündeki birkaç detay ve hafif alaşım bileşenleri onu ayırt etmeye yetiyordu. Maksimum hızı 200 km/s'yi bulan 160 HP'lik otomobil 0'dan 100 km/s hıza sadece 6.9 sn'de ulaşıyordu.

RENAULT CLIO WILLIAMS



F7R motorlu Clio Williams, 2.0 lt'lik 16V motoruyla 150 HP'lik güce sahipti. 1994 ile 1998 yılları arasında sınırlı sayıda üretilen model, 140 HP'lik 16S'le çokça karıştırılsa da hem teknik hem de kozmetik açıdan bu modelden oldukça farklıydı. Bu özel rengi ise 449 Spor Blue adını taşıyordu.

PEUGEOT 106 GTI



Bir döneme damgasını vuran 106 GTI, Avrupa pazarında S16 olarak da anılmaktaydı. 1.6 lt'lik atmosferik motoru 120 HP güç üretmesine rağmen hafif yapısı ve yol tutuş özellikleri sayesinde birçok otomobilin canını sıkabiliyordu. GTI'ın küçük bedeni önde McPherson, arkada torsiyon çubuklu süspansiyon sayesinde hayat buluyordu.

DS 3 PERFORMANCE



Citroen tabanlı DS markasının DS 3 modeli altında karşımıza çıkan hızlı hatchback, geçirdiği makyajın ardından Performance adını aldı. PSA grubunun 1.6 lt'lik THP motorunun kullanıldığı DS 3 Performance 210 HP güç ve 300 Nm tork üretiyor. 0'dan 100 km'ye ise 6.5 saniyede ulaşıyor. Altı ileri manuel şazımanla maksimum hızı 230 km/s.

PEUGEOT 205 GTI



1986 yılının sonunda gelen sekiz supaplı 1.9 lt'lik motora sahip 130 HP gücündeki 205 GTI'ın tork değerinin daha iyi olduğu fakat 1.6 lt'lik motorun gücünü daha iyi yansıttığı söylenirdi. 0'dan 100 km/s hıza 7.8 saniyede ulaşıyordu. İki GTI versiyonu da, tüm zamanların en ateşli hatchback'leri olarak anılıyor.

PEUGEOT 306 GTI



Tıpkı 106 GTI gibi 306 da GTI ve S16 olarak anılıyordu. 2.0 lt'lik motora sahipti ve 167 HP'lik gücüyle 106'ya göre oldukça hızlıydı. 90'lar ve 2000'lerin başında Belçika, İspanya, İsviçre ve Danimarka'da binek otomobil yarışlarını kazanmıştı. Tabii ralli versiyonu 306 Maxi de unutulmaz

CITROEN SAXO VTS



Peugeot 106 ile aynı platformda üretilen Saxo, VTR ve VTS olmak üzere iki versiyona sahipti. VTS'nin 1.6 lt atmosferik motoru 120 güç ve 147 Nm tork sunuyordu. Saxo, ralli parkurlarında fazlasıyla boy gösteren bir modeldi. Efsane pilot Sebastian Loeb, Saxo Kit Car ve S1600 modeliyle yarışmıştı.

CITROEN AX GTI



Citroen'in 80'lı yıllardaki küçük sınıf modeli AX'in hızlı GTI versiyonu 1991-1992 yılları arasında üretildi. Üç kapılı model tasarım olarak daha sportifti ve 100 HP'lik güce sahipti. 1.4 lt'lik benzinli motor sonradan GT adı altındaki diğer versiyonlarda da yer buldu. AX 1996 yılına dek üretildi.